



# Table of Contents

1.	Board of Directors/Officers
2.	Chief Executive Officer's Message
	Financial Summary
-	

Financial Summary
 The Year in Review
 Statement of Income and Retained Earnings
 Balance Sheet
 Auditor's Report
 Statement of Changes in Financial Position
 Notes to Financial Position
 Glossary of terms
 Ten-Year Statistical Review

## Year at a Glance

Financial	1978	1977	% Change
Operating Revenues (\$000)	\$1,322,587	\$1,187,655	11
Operating Expenses (\$000)	1,238,098	1,098,528	13
Operating Income (\$000)	84,489	89,127	
Net Income (\$000)	47,485	20,006	_
Invested Capital at Year-End (\$000)	1,000,267	962,782	4
Return on Investment	9.4%	8.7%	
Operations			
Revenue Passenger Miles* (millions)	12,017	11,297	6
Passenger Load Factor*	62%	63%	_
Yield per Revenue Passenger Mile*	9.20¢	8.84¢	4
Total Available Ton Miles (millions)	3,270	3,095	6
Operating Expense per			
Available Ton Mile	37.87¢	35.50¢	7
Personnel at Year-End <sup>†</sup>	20,964	20,469	2

<sup>\*</sup>Scheduled Services Only †Includes employees on secondment.



# Board of Directors

William R. Allen, Q.C.\* \*\* Toronto

Jacques Bock Montreal

J. F. Cruickshank Halifax

Pierre DesMarais II\* \*\*
Montreal

Geno F. Francolini, F.C.A.\*\*
Tillsonburg, Ontario

Milton E. Harris Willowdale, Ontario

L. C. L. Jolivet Vancouver

Lorna R. Marsden Toronto

W. T. Molloy Saskatoon

André Monast, Q.C. Quebec City

R.F. Phillips Calgary

Pierre Taschereau, Q.C.\*\* Montreal

Claude I. Taylor Montreal

\*Term expired during the vear

\*\*Member of Audit Committee

### Officers<sup>†</sup>

The Hon. Bryce Mackasey, P.C. Chairman of the Board

Claude I. Taylor, President & Chief Executive Officer

J. M. Callen Senior Vice President, Ontario

P. J. Jeanniot Senior Vice President, Marketing & Planning

J. W. McGill Senior Vice President, Sales & Service

Lyle M. Raverty Senior Vice President, Technical

R. T. Vaughan, Q.C., LL.D. Senior Vice President, Corporate Affairs

A. Bodnarchuk Vice President, Computer & Systems Services

A. D. Bone Vice President, Maintenance

D. Bryce-Buchanan Vice President, European Region

G. Chiasson Vice President, Passenger Planning & Marketing

J. E. Douville Vice President, Subsidiary & Associated Companies

M. E. Fournier Vice President, Public Affairs

G. G. Gauvreau Vice President, Eastern Region

B. A. Gillies Vice President, Purchasing & Supply

C. H. Glenn Vice President, Fleet Capacity Planning H. H. Kantor Vice President, In-Flight Service

J. P. Labrie Vice President, United States & Southern Region

H. D. Laing Vice President, Western Region

R. W. Linder Vice President, Personnel

J. R. McMurtry Vice President, Central Region

I. E. McPherson, Q.C. Vice President, Law

W. J. Reid Vice President, Finance

C. H. Simpson Vice President, Flight Operations

J. Whitelaw Vice President, Atlantic Canada Region

H. J. G. Whitton Vice President, Business Planning

W. J. Brooks Controller

L. Cameron DesBois, Q.C. Secretary

A. A. Saint-Denis Treasurer

† At February 1, 1979

During the year Mr. Maurice d'Amours retired as Senior Vice President and Mr. F. C. Eyre retired as Vice President, Personnel. On January 31, 1979 Mr. Pierre Taschereau retired as Chairman of the Board.

Executive Offices 1 Place Ville Marie Montreal H3B 3P7 Ouebec



1



Air Canada has successfully made the transition envisaged by the Air Canada Act passed by Parliament early in the year. The airline is now securely set on its course as a commercially viable company. It is especially gratifying to report that on the basis of 1978 earnings a \$13.2 million dividend was declared in 1979. It will be paid to Canadians through the Corporation's owner, the Government of Canada.

Profit continued to grow although the increase was primarily due to a marked improvement in financial management of non operating costs coupled with increased net revenues from services provided to others.

Cargo earnings also improved but results from the company's major operation, passenger transportation, were seriously checked by labour difficulties. The ten-day shutdown in late summer and the impact on traffic of difficult labour negotiations later in the year reduced earnings substantially. All unions representing Canada-based employees have now signed collective agreements which last into 1980. Labour relations in the airline appear to have entered a stable phase for which everyone can be

Although the 1978 profit was the best the company has earned, there are a number of points that indicate problems ahead. The operating margin of 6.4% is too narrow, indicating that passenger services are not yet contributing sufficiently to earnings. Return on investment is not yet enough to ensure that future capital needs can be met and a healthy balance sheet maintained. Capital demands for fleet renewal and expansion indicate a need for an investment in excess of \$3.5 billion in the next decade. It is evident that the company must seek to improve its rate of return.

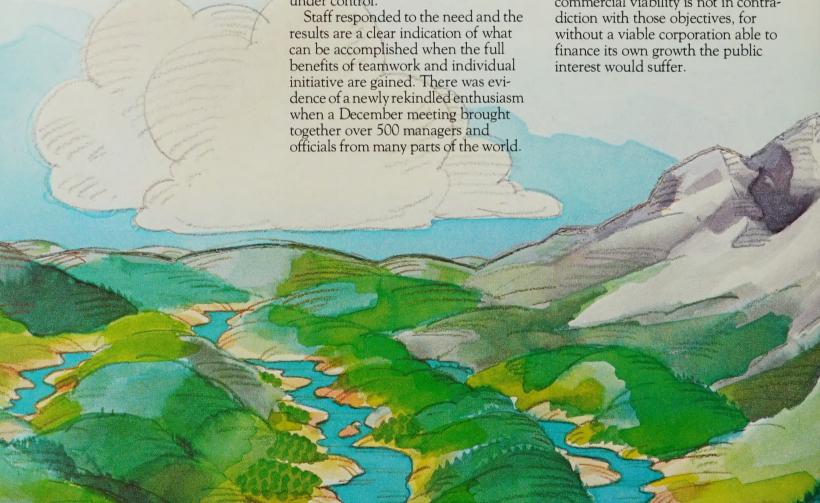
The airline's strong efforts to market seats which would otherwise travel empty helped to produce profits, but the effect on revenue per passenger mile cannot be overlooked. Yields have not risen sufficiently to offset inflation's impact on costs. Only the extremely effective efforts of staff to limit and control costs and increase productivity of both people and equipment has kept this problem under control.

This was the first such gathering in eleven years and contributed to a new understanding of the changing situation in which Air Canada

The Air Canada Act, 1977 came into effect in April 1978 and the company's capital structure was modified. A portion of long term debt was re-funded and 329,009 equity shares were issued. The equity investment at year end was 42% of the total capital employed, a normal commercial ratio in line with other airlines' balance sheets. Long-term liabilities amounted to \$562.6 million at December 31. The fixed interest commitment is now more manageable. The public is receiving excellent airline service and can expect continued dividends on its investment.

Government policy has dictated a larger role for the private sector of the airline industry which is already a mix of public and private operators. As such, Air Canada must operate by the rules of the private sector, otherwise this sector is unlikely to survive. The new Air Canada cannot rely on the government as a source of borrowed capital and, therefore, must present a balance sheet that will attract the most competitive rates for loans. Also, there are no government guarantees of Air Canada's debt instruments. It is expected that the company will have to borrow over \$1 billion over the next decade.

Air Canada accepts its responsibility to operate in the public interest and to contribute to national and social objectives. The company's drive for commercial viability is not in contra-



2

The outlook is favourable provided the economies of the areas Air Canada serves continue to grow as they have done. There is no doubt that leisure travel is stimulating demand for airline seats and Air Canada is a pioneer in this exciting market. It does require the exercise of close control over allocating capacity between low and full fares as the pricing concept of leisure fares is based on utilizing surplus seats on scheduled services.

Cost pressures are great, especially for fuel. Operating costs in Canada and abroad rose under the impact of domestic price increases, the devaluation of the Canadian dollar, major increases in government user charges and higher pension costs. Foreign exchange affects the cost of materials and services purchased abroad to a greater degree than it does revenues generated in other currencies. The net effect of devaluation reduced the company's operating margin.

The major gains in productivity in the last few years have come from suspension of unrewarding routes, retiring surplus aircraft and better utilization of equipment. Increasing the number of seats in each aircraft and operating at higher load factors have been exhausted as cost saving measures. As inflation continues to affect costs the impact will have to be reflected in higher fares.

The passenger fare structure is lagging behind inflation and productivity can only be improved within limits. It was disappointing to have the regulatory agency defer a much needed 1979 fare increase of 5%. The effects of this on company earnings for the coming year cannot yet be fully determined.

Even though the Corporation has shown an encouraging financial turnaround in the last two years, the passenger side of the business has moved from a substantial loss position to virtually break even. It is not the passenger business that is producing

the profits.

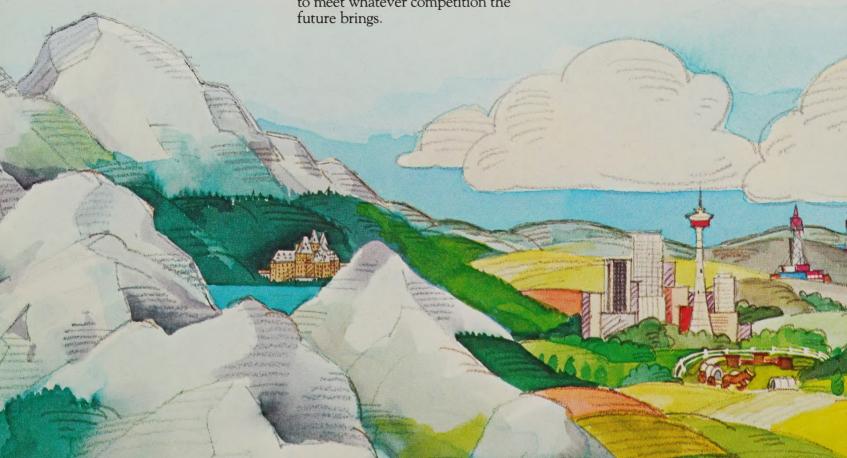
Disappointing, too, is the pressure being placed on Air Canada to move its London, England operation from an airport which the company pioneered to a less convenient field with but one runway and from which few connecting flights are likely to depart. This proposal is being strongly resisted by both the airline and the Canadian Government. If it proceeds, vital Canadian interests will suffer. Canada will lose foreign exchange as many connecting passengers will switch to foreign airlines. There will be serious losses of maintenance revenue; the Air Canada flight kitchen will have to close and the cargo handling facility will lose heavily.

Intensified competition is evident in the marketplace as the North American industry moves toward less regulation and there is every indication that this trend will continue. With its skilled staff, a splendid fleet of aircraft, superb technical support equipment and a network of passenger and cargo service facilities throughout the system, Air Canada is well placed to meet whatever competition the

Since the year ended a valued and loyal colleague has relinquished his post as Chairman of the Board and all of us will greatly miss Pierre Taschereau and his wisdom. Air Canada is fortunate to have a distinguished public figure, the Hon. Bryce Mackasey taking his place.

The year under review was rewarding. The airline looks forward to a future no one can predict with certainty but which Air Canada faces with confidence.

Claude I. Taylor President & Chief Executive Officer



	1978 Financial Su Operating Revenues	immary (I	Dollar amounts in thousands)
	Passenger Passenger	\$1 105 030	Exceeds the \$1 billion mark for the first time. Rose by 10½%, as traffic increased
	Freight and Express	121 235	6½% (to 12,017 million RPM) and average yield rose 4% to 9.2 cents per RPM. An increase of 18%: freight is up 19% on traffic growth of 11½% and yield improvement of 7%. Express grew 4½% in revenue with traffic up 2½%. Expedair, which rose by 43% in dollar volume, represents 4½% of total freight and express revenues.
	Mail Charter	27 200 31 150	An increase of 3½% as volume fell and yield rose 9%. An increase of 22% with passenger charter rising by 37% while freight charter fell by the same percentage.
	Incidental Services—Net	37 972	A rise of 10½% over the previous year: an important contributor to net profit. Revenue includes the sale of maintenance, computer and training services as well as other specialist activities.
	Total Operating Revenue	e 1 322 587	Up almost 11½% over 1977. Overall traffic measured in Revenue Ton Miles rose by 6½% and yield per RTM by 4½%.
	Operating Expenses		
	Salaries, Wages and Benefits	496 597	A 10% increase over 1977. Average number of employees rose 1%. Represents 40% of operating expenses.
	Fuel & Oil	230 458	An increase of 10 ½%. Volume is up only 1% while available ton miles increased by a little over 5 ½%. Now constitutes 18 ½% of operating costs.
	Depreciation, Amortization & Obsolescence		Up 2% from 1977. Affected by write-offs consequent to program to improve material inventory management.
	Other Expenses	402 884	Rose 20 ½%. Driven up by the effect of the Canadian dollar's value on material and services purchased abroad, as well as by an expanded maintenance program and higher commission expense.
4	Total Operating Expense	es 1 238 098	Up \$140 million from 1977. Foreign exchange added significantly to the cost of materials and to services provided abroad.
	Operating Income	84 489	Down 5% and \$4.6 million from 1977. Represents 6.4% margin on operating revenues, a drop of 1.1% from last year. Too low. Reflects work stoppage, which depressed operating income by over \$47 million.
	Non-Operating Expen	ses (Income)	
	Interest on Long-term Liabilities	45 634	Of the \$17.2 million decrease from last year, \$16.8 million was due to recapitalization. Part of this saving is offset by a \$13.2 million dividend paid in 1979.
	Interest Income	(24 394)	A gain of \$14.6 million over the previous year as more funds became available for investment pending aircraft acquisition and investment yields were higher.
	Gain on Asset Disposal	(8 798)	Down \$1.3 million: 2 aircraft off the books as against 11 in 1977.
	Gain on Foreign Exchange		Fluctuations in the dollar and careful forward management turned this item from a loss of \$6.4 million in 1977 to a gain this year: a \$16.2 million improvement.
	Other	(2 235)	Revenues from miscellaneous non-operating transactions, up 9% from 1977.
	Total Non-Operating Expenses	385	A \$46.9 million improvement over last year and a major contributor to profit.
2	Income Before Taxes	84 104	More than double the year before:
	Tax Provision	36 619	Effective rate of 43.5%.
	Net Income	\$ 47 485	\$144.33 per common share: highest in company's history and 3.6 times dividend declared in 1979.
	The state of the s		The harmonia
	W. W.		All the state of t
E-C	The same of the sa	A Comment	The state of the s
1		N.	
K			
	ALL STREET		
A	5 A S A S	P. Marie	H-THU
9	4444699	2	
		A	
And the same of th			The same of the sa
	The state of the s		The second secon

## 1978 Financial Condition (Dollar amounts in thousands)

### Net Assets

Short Term Investments \$ 330 151 Increased by \$113.6 million; will be used for fleet renewal and expansion program.

Other Net Current Assets (60 671) Working capital grew by \$15.4 million more than the increase in short term investments.

Net Working Capital 269 480 Current ratio is now 1.98:1—last year was 1.51:1 on same basis.

Investments in and Advances to Other Companies

This year includes shares of Venturex (100%) and MATAC (50%) as well as Air Jamaica (26%).

Net Fixed Assets 783 842 Down 4% after depreciation taken off and new aircraft added on.

Deferred Charges 1 042 \$1 058 793 Up \$92 million from previous year.

Capital Employed

Share Capital

Long Term Liabilities \$ 562 604 Recapitalization reduced long term liabilities; foreign exchange changes added \$9.9 million. Long term debt, including current portion, now represents 58% of total capitalization.

of total capitalization.

329 009

Deferred Taxes & Credits 80 973 Principally due to timing differences between book and tax depreciation.

\$329 million invested in common shares by the Government of Canada, with earned surplus now representing 42% of capital employed. Book value of common shares now stands at \$1,262.02: a dividend of \$13.2 million was declared in January 1979 which will reduce retained earnings by \$40.12 a share when it is paid later in the year.

Retained Earnings 86 207 \$1 058 793

## The Year in Review

To the Honourable The Minister of Transport Ottawa

Sir:

The Board of Directors is pleased to submit its annual report for 1978. Earnings were \$84.1 million before taxes including \$8.8 million from disposal of capital assets. Net earnings after provision of \$36.6 million for corporation income tax were \$47.5 million, \$144.33 for each common share. Last year's pre-tax profits were \$41.9 million, including \$10.1 million gain on disposal of assets. Net profit

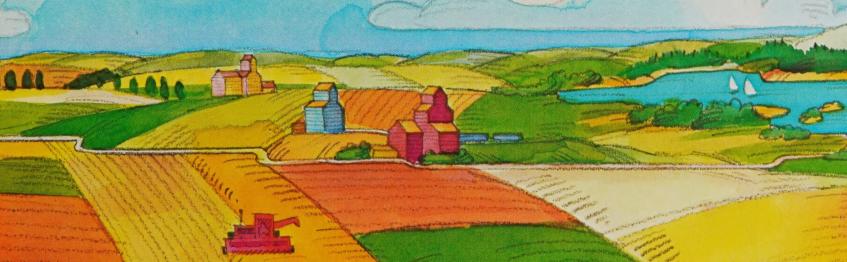
was \$20.0 million in that year. No equivalent per share figure for previous years is available, due to recapitalization. The profit in 1978 is the most the company has earned in its forty one years of operation.

The Board has approved payment of a dividend of \$13.2 million to the sole shareholder, the Government of Canada. The dividend and accrued corporation income taxes total \$49.8 million.

This achievement is particularly gratifying in a year which included a ten day shutdown in peak travel season, a fall in the Canadian dollar's value, and slow growth of the Canadian economy. It is especially pleasing when it is considered that the average revenue per passenger mile rose by only 1.2% in Canada and just 4% over the system while costs were affected by inflation in the range of eight to nine per cent.

Low per mile fares and pressure of rising costs forced the operating margin, the ratio of operating income to operating revenues, to fall to 6.4% from 7.5% in the previous year. This illustrates the difficulty of generating adequate profit from air transporation. Improvement in non-operating items were of major significance in the Corporation's financial achievement.

Profits resulted in large measure from efficient management of funds and improved utilization of available resources. These improvements did much to offset the effects of significant increases in operating expense, the shutdown of operations and the extension of low cost incentive fares which diluted yields. The Corporation's return on investment rose to 9.4%, just short of the immediate target of 10%, which unless increased would be insufficient for financing more than \$3.5 billion in new aircraft required in the next decade.



Operating revenues totalled \$1,322.6 million in 1978, an increase of 11% over the previous year. Transportation revenues rose 11% to \$1,284.6 million, marking the first year that the Corporation's scheduled passenger revenues exceeded the \$1 billion mark.

Total revenue from passenger charters was \$27.9 million, a growth of 37%. However, Canadian passenger charter revenue fell 69% reflecting the redirection of traffic to the highly successful Charter Class fares on scheduled flights. Total Cargo revenues were up 13% with the charter component declining in favour of advances in all scheduled service products.

Air Canada's sale of service and technology to other airlines was once again a major factor in the incidental services net earnings of \$38.0 million. This result was an improvement of

\$3.6 million over 1977.

6

Operating expenses increased 13% to \$1,238.1 million. Despite continuing inflation, stringent cost controls restrained the major wage, fuel and food elements. Reconfiguration of aircraft added available seat miles at little additional operating cost per aircraft mile flown. This is an example of the increased productivity which helped limit cost increases. However, the decline in value of the Canadian dollar and increased costs of employee benefits were countervailing factors.

Net non-operating expenses were reduced by \$46.9 million to \$0.4 million; this was \$4.6 million more than the improvement in pre-tax profits. Obviously this was the major factor in the net profit. It was due to

three key factors:

• A relief of \$16.8 million in interest payments, due to recapitalization as a result of the Air Canada Act, 1977 which came into effect in 1978. There are now 329,009 common shares on which a dividend was declared in 1979. They are held by the government, the sole shareholder.

• Interest income from short term investments was \$14.6 million more than in the previous year. A broadened investment policy and increased lendable money combined with favourable interest rate trends to improve the return. Short term investments at year-end stood at \$330.2 million, up \$113.6 million over last year.

 Prudent management earned the Corporation \$9.8 million gains in foreign exchange. This was a \$16.2 million improvement over 1977.

Net corporate assets grew \$92.4 million to \$1,058.8 million. Property and equipment less accumulated depreciation totalled \$730.5 million at year-end, down \$66.3 million from 1977. Expenditures on new property and equipment including progress payments for aircraft on order amounted to \$71.1 million. Proceeds of \$10.5 million were received for disposed assets with a book value of \$1.7 million.

### The Effects of Inflation

All financial data provided in this report is based on historical dollar values. It is vital, of course, that this basis be maintained. However, inflation has been, and continues to be a serious problem in Canada, as well as other countries, and it is important to recognize its significance when examining financial statements.

A measure of the impact of inflation and devaluation can be obtained by estimating the cost of purchasing new assets to replace those presently owned compared with historical costs, and from this determining what would be the effect on depreciation expense and hence income.

Applying this method, the cost to replace the Corporation's assets with new equipment and facilities was estimated at \$2,484.1 million compared with an historical cost of \$1,456.0 million. This in turn would have produced a depreciation expense in 1978 of \$155.9 million compared with \$101.1 million reflected in the financial statements, with the result that the reported income before tax of \$84.1 million would have been reduced by \$54.8 million to \$29.3 million

On the same basis, income before tax in the previous year would have been reduced by \$32.2 million from \$41.9 million to \$9.7 million, indicating that the impact of inflation and devaluation became more severe in the current year.

While such comparisons are somewhat hypothetical, nevertheless they underline the problem of generating adequate funds for the ongoing process of replacement and expansion.

On the other hand, because the financial statements reflect historical costs, the current market value of assets is not recognized. For example, the market value of the aircraft fleet at year-end was in the order of \$1,246 million compared with a book value of \$498 million. Clearly, the net worth of the Corporation is even greater than an examination of the financial statements would suggest.

## Marketing Air Travel

Air Canada continued and expanded its policy of offering low cost air travel to the leisure market while maintaining its policy of respecting and doing its best to meet the needs of those who must travel.

Fare increases, made necessary by rising costs, were kept to a minimum and fell far short of meeting the general inflation of Canadian prices. Domestic fares increased an average 4% in April. However, due to the great increase in the proportion of passengers enjoying bargain travel, the average return to Air Canada per passenger mile for travel in Canada rose by only 1.2% in the year.



Fare levels are now guaranteed to buyers of tickets who make advance reservations and ticket purchase; such tickets are honoured regardless of subsequent fare increases. While not required by law, Air Canada has long had a generous denied boarding compensation policy. This passenger protection was expanded in 1978, an improvement in service standards to meet changing times.

As an enthusiastic participant in the Share Canada program, Air Canada has made its already well established discount fares for Canadian travel considerably more attractive. Charter Class Canada fares were made available for shorter journeys in 1978 and later in the year the advance booking requirement was reduced.

A further incentive for Canadians to travel within Canada was offered with the introduction of domestic Nighthawk fares. These special flights utilize capacity which can be made available late at night and early in the morning. Improved aircraft utilization and relatively low additional costs enable the company to reduce fares substantially.

Altogether Air Canada made more than one million seats available at discounted prices for domestic travel, 60% of them in peak season. The wide acceptance of the program was gratifying. Canada faced a national travel deficit which was approaching \$2 billion in 1978 and the national airline was pleased to participate in the government-sponsored program to persuade Canadians to travel within their own country.

Nevertheless, international travel is still a jealously guarded right of Canadians, and the company made

strenuous efforts to extend leisure travel opportunities to those who sought them. Charter Class Fares across the Atlantic are competitive and, with high standards of service enable the company to maintain its share of that market. The concept was extended to attract Europeans to Canada and charter-competitive fares are now available to Canadian destinations from the United Kingdom and France. Air Canada's U.S. customers enjoy super budget, deep discount fares from all American markets to all Canadian destinations.

Air Canada is now marketing tours to the Canadian North in the U.S. and an increased advertising program has been launched in that country to attract tourists to Canada.

Low cost Charter Class Fares are now available to all on line points in the United States including Florida destinations. People living in interior Canadian cities can now travel south of the border at prices which are generally cheaper than charter travel. This additional flexibility for vacationing Canadians gives them access to winter sun at a time which suits their own convenience at the lowest fares available.

## Routes and Frequencies

Late in the year service was introduced between Montreal and Haiti, a new sun destination to most Canadians. A program to market Caribbean sun holidays in Western Canada was added to Air Canada's growing list of holiday travel opportunities. Direct services are now provided between Vancouver, Edmonton and Miami and Tampa via Toronto.

Non-stop 727 service was added between New York and the growing city of Calgary with onward service to Vancouver. Other new 727 services operate between Calgary and Los Angeles and Calgary and San Francisco. A mid-day service from Toronto has been added to bring the number of non-stop flights to Los Angeles to three. Service between Edmonton and Los Angeles was aug-

mented with a daily non-stop flight as is service between Edmonton and San Francisco. The California Foothills flights have drawn numbers of American skiers to favoured Rocky Mountain resorts. Toronto-San Francisco service begins in the spring of 1979.

An additional daily flight now serves Houston from Toronto and a daily non-stop service between Ottawa and Edmonton augments the company's Western routes. More of these routes are now served by wide body aircraft bringing added convenience to passengers.

In Atlantic Canada, the company and the regional carrier continued to rationalize air services there. Air Canada now concentrates more attention on inter-regional routes while the regional carrier assumes more responsibility for services within the region. These changes were welcomed by governments concerned and by the public.

Rapidair, the popular walk-on/walk-off service between Montreal and Toronto is now using long body DC8s with 216 seats on each flight. These aircraft are being given new interiors with overhead bins for customer convenience and the eyeappeal of wide body aircraft. Rapidair service has been extended to the Ottawa-Toronto route with departures at regular intervals. It was met with gratifying customer response.

Weekly direct service from
Saskatoon to London provided added convenience to meet Westerners' overseas travel requirements. Wide body Lockheed 1011s are being used on the Maritime-United Kingdom flights as well as on many other transatlantic services. These adapted aircraft have been well received by passengers and have enhanced the company's ability to meet competition. Air Canada now provides virtually all trans-atlantic destinations with wide body comfort.



The proliferation of fares and fare types and the resulting restrictions are necessary to orderly marketing of aircraft seats but they have imposed a heavy strain on reservation offices where telephone calls take much longer to complete.

More travel agents are being provided with automated reservations equipment to enable them to meet the needs of customers who buy their tickets through that channel of distribution. To help both customers and travel agents, more tour products are being displayed in the computer screens as a pilot project to make customer selection and reservation both fast and easy.

The company also extended the "piece concept" baggage allowance in place of the weight limits which used to apply; the concept now applies throughout the Air Canada system.

## At the Airport-In the Cabin

With completion of loading bridges at Quebec City and Ottawa, twelve domestic Air Canada destinations are now equipped with weatherproof walkways from the airport buildings to aircraft. Additional First Class check in counters have been installed in a number of airports. Maple Leaf lounges have been remodelled, enlarged or refurbished and new lounges opened in Edmonton and Calgary, while an International Maple Leaf Lounge has been installed in Toronto. Other alterations at Air Canada's Toronto Terminal provide additional space for Rapidair passengers, improved facilities for U.S. flights and more spacious accommodation for international arrivals.

Air Canada has always been aware of the importance of cabin service and in February new uniforms for flight attendants were introduced. In-flight personnel played a major role in the design of the bright new uniforms which depart from the informal, mixand-match clothes of the past six years. The smart new clothes have been as well received by the public as by the people who wear them.

New recipes were developed in cooperation with the airline's caterers and featured in a number of in-flight promotions—a further demonstration of the company's imaginative and enterprising approach to sales.

Despite the considerable pressure rising food prices have placed on this important element of costs, productivity improvements and careful planning have enabled food standards to be maintained while cost increases have been held to the general level of inflation.

Cargo

The Cargo business centre is now well established and the Corporation is now able to identify the benefits flowing from this product, in many ways the most promising field in which the airline operates. Revenues and profits both exceeded expectations and were substantially ahead of the previous year despite a ten-day shutdown of the airline and the labour problems faced by the Post Office, a principal shipper.

New ventures into the small package business proved rewarding as the company's Airvelop and Couriair services were introduced. Couriair will be expanded to all Canadian, U.S. and European destinations in 1979. Together with Expedair they offer service in a rapidly expanding market. Expedair business grew by 43% and the new products' performance exceeded expectations. Three 727-100 freighter aircraft have been purchased specifically for small package service. The first of these was delivered in October and the others will be taken over in early 1979.

The freighter fleet will expand further as demand for air cargo space grows. A second Boeing 747 Combi, with main deck freight space will be added to the fleet in February to provide additional airline capacity for both freight and passenger service.

New cargo services were introduced during the year with freighter aircraft flying between San Francisco, Edmonton and Toronto and direct service from Halifax to London, England and Paris, France. An overnight freighter service from Vancouver to Toronto has been added to the schedule for the convenience of Western shippers.

Total cargo revenue increased by 13%. Freight was the major contributor to growth and the general improvement in international shipping is reflected by an 18% increase in Air Canada's transatlantic air freight traffic. Total freight revenue rose by 19% over the previous year, express went up 4½% and mail grew by 3½%.

Freight represents 63% of total cargo revenue while mail and express contributed 18% and 13% respectively; charter business was only 2% of cargo volume in 1978. Substantial expansion of cargo service is expected in 1979 as additional capacity is made available. The company anticipates major developments in new markets such as those in the Caribbean and South America.

## The Airline's People

The Company's employees work in 32 countries and numbered 20,964 at the end of 1978.

These men and women contributed to the best financial year experienced by the airline, handling a 6½% increase in revenue ton miles with only a 1% average increase in employee strength. Productivity improved by 5% in available ton miles and 6% in revenue ton miles per employee.

8

Employees in reservations, at airports, in the aircraft, in offices, and maintenance bases worked hard to carry record numbers of passengers and cargo, at the same time continuing to meet high standards of service to the public.

The company invested \$13 million in its extensive training programs. In addition to technical training, 1,100 managers, approximately one third of Air Canada's total, participated in management development programs which range from labour relations to profitability management and supervisory training.

Notable progress has been made in offering customer service in the official language of choice throughout the system. Advances were also made in recruiting bilingual employees, making publications and forms available in both languages and in ensuring that both airport and in-flight announcements were made in both languages.

The ratio of management to direct labour employees was improved by 8% in 1978. The voluntary early retirement program of the year before reduced management ranks by 365 managers and brought the proportion of managers to direct labour staff down from 24% to 22%.

During the year, Air Canada pilots operated into five continents, logging more than 300,000 hours including charter and cargo flights. A recruitment program begun in 1978 will add 500 pilots to company staff by the end of 1979. This is the largest commercial flight training program ever undertaken in Canada. Among the first group to graduate was Air Canada's first woman pilot.

Flight attendants were recruited in 1978 too, as 171 men and women were trained and added to the workforce. Another 400 will join cabin crews in 1979. An in-flight base was opened in the growing city of Calgary providing greater staffing flexibility and allowing more flights to originate in that city. At year end there were 48 men and women at the new base and this complement will grow to 200 during the coming year.

## Collective Agreements

Collective agreements were negotiated with eight of the airline's nine unions during 1978.

Two contracts were concluded with the Canadian Airline Pilots' Association which represents Company pilots. The first expired on November 30, 1978, and another agreement was reached which will expire on November 30, 1980.

During August, the airline was shut down for ten days when members of the International Association of Machinists and Aerospace Workers could not agree on contract terms.

Eight of the agreements reached this year, including those representing the four largest bargaining units, will expire in 1980. The only outstanding collective agreement at year end was with the Canadian Airline Dispatchers' Association and this was settled early in 1979.

A corporate labour relations training program was introduced to help first level management in practical approaches to important elements of labour relations. The courses specifically focus on agreements with the Canadian Air Line Flight Attendants Association (CALFAA), the Canadian Air Line Employees Association (CALEA), and the International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW). These courses will be conducted throughout 1979, and it is expected that all first level management will participate.

### Air Canada's Fleet

At year end the Air Canada fleet consisted of 104 aircraft, one less than in the previous year. There were 6 Boeing 747s, 10 Lockheed L-1011s, 27 Douglas DC-8s, 15 Boeing 727s and 46 Douglas DC-9s. Two additional L-1011s were leased for the peak summer season, as has been the case for the past several years.

Major changes in 1978 were the sale of one DC-9-15 aircraft, the loss of a DC-9-32 at Toronto and the acquisition of a 727-100 QC freighter as the first of three to be used for the small package Couriair service.

Work has begun to modify the interiors of the DC-8s being used on Rapidair, and a fourth L-1011 was modified to increase its gross weight and fuel capacity to permit its use on Atlantic routes.

Plans were approved for the purchase of a total of 19 727s, five for delivery in the fall of 1979, eight in the spring of 1980 and six in the spring of 1981.

The older DC-8s and DC-9s will be retired in the coming decade. Detailed evaluations of alternatives for the DC-9s will be undertaken in 1979 leading to a decision in 1980. The future composition of the fleet will soon have to be decided. Action by major U.S. carriers to purchase new aircraft for the eighties has set the stage and Air Canada is now able to choose from firm programs. In the meantime the company will continue to buy additional airplanes of some types already in the fleet in order to bridge the gap and permit the retirement of some older types before new models are available.

## Maintaining the Fleet

Air Canada's fleet has continued to operate at the high level of mechanical reliability for which it is noted. In many ways the national carrier enjoys a higher standard of dependability than other operators of the same equipment.



One important industry measure is the length of time aircraft engines remain on the wing before removal for major servicing. Reliability for JT3D, JT8D-7, JT8D-15 and JT9D engines has improved over last year and peformance is now better than the industry average for all four engine types.

Using electronic sensors and careful tests to warn of trouble in advance, the airline is able to undertake preventive maintenance while power plants are in service. That and consistently excellent technique enabled the airline to set two records for on-wing total times. Three JT9D-7 engines are operating with compressors which have between 11,000 and 12,000 hours operation without removal and a further three with high pressure turbines are in the 12,000 to 13,000 hour range.

This excellence has been recognized by other companies and five airlines had major works carried out by Air Canada on 23 aircraft during the year.

Maintenance Branch skills range from rebuilding complex aero engines to repairing upholstery and painting aircraft, from installing new structural members in aircraft to the finest and most delicate machine tooling.

Aircraft are made safer through modifications such as those made to the floor venting system in B-747s and L-1011s which provide greater strength in the unlikely event that cabins are depressurized suddenly in flight. New pylon-to-wing attachments on the older DC-8 fleet ensures that these aircraft will be safeguarded against metal fatigue at that point, until they are retired under the noise limitation regulations. All Air Canada's Rolls Royce RB211 powerplants have been modified for improved cold weather starting. Modifications to extend their on-wing performance are being undertaken in cooperation with the manufacturer.

Fuel economy is an important part of the technical servicing program. Technical modifications to DC-8 engines are expected to save \$300,000 in fuel and material costs each year. The JT8D, which powers both 727 and DC9 aircraft have been modified and improvements in fuel consumption will save an anticipated \$250,000 a year.

Air Canada's fuel conservation program is now well established and affects all major energy using activities in the company. There has been a 14% improvement in energy use over the base year of 1975 and further improvements are expected in 1979. This is particularly urgent with prices for jet fuel rising rapidly. Kerojet fuels are now regarded as premium products in the petroleum market and selling prices have consequently risen more than is the case for some other refinery outputs.

The first of three Boeing 727 QC aircraft were converted at the Winnipeg base for use in the company's cargo service. Refit work to give the Rapidair DC-8-63 aircraft a "wide body" interior was completed on the first of four to be modified. Thirty-one aircraft have been given the new exterior colour scheme and a fourth L-1011 was adapted to give it overwater capability to serve transatlantic destinations.

Major renovations were completed at the Calgary ramp equipment maintenance shop to handle the growing complement of flight support equipment and an additional bay has been added at Quebec City to enable the company to service its equipment based there.

## Computer & Systems Services

The company has an investment of some \$50 million in computer and communications equipment and facilities—one of the largest installations in Canada. It also has a considerable investment in the highly professional group of experts which is acknowledged to be a leader in the industry. The skills of the group range from data input operators, computer operations staff, programmers, systems designers, engineers, technologists, technicians, systems and equipment consultants to operational

research specialists.

Virtually all company activities receive some form of computer support. At the Dorval computer centre alone during 1978, there were approximately 5000 different programs run and seven billion characters of information retained on direct access storage. During the average month at the Winnipeg Finance branch approximately 25 million documents are fed into the computer. Airline operations have become highly dependent on this support and the computers, like the airline, never stop; they operate 24 hours a day, 365 days a year. During peak periods this summer, the ReserVec II system in Toronto handled in excess of 150,000 transactions per hour and more than 1.5 million per day, replying to most transactions in less than two seconds. During the year computerized reservation service was extended to Switzerland.

In addition to routine operations, new systems are continually being developed and implemented and the number of new developments has been increasing steadily in the past few years. During 1978 a highly successful





new application was made in aircraft load planning. It streamlined the process as well as providing automated assistance for complex weight and balance calculations. Also significant was a new system designed to support the flight dispatch consolidation program. It involves preparation of a complete data package for flight crew briefing, flight monitoring and improved air/ground communication facilities.

The year also proved to be the best ever in the sale of services to external customers. Early in 1978, the Nova Scotia Tourist Bureau selected Air Canada to type-trial a new ground accommodation system called Check Inns. It has been highly successful with several other provinces indicating interest. In mid-year, VIA Rail contracted with Air Canada to develop a completely new reservation and ticketing system and then to operate it on behalf of VIA for a seven year period. The year closed with CN Marine indicating their interest in joining the system as well.

Because of the continued rapid advances in computer and communications technology, this branch of the airline continues to provide significant improvements in service to the customers and improved productivity.

## Diversification, Subsidiary and Associated Companies

The new Air Canada Act which came into force February 28, 1978 permits the Corporation to expand its operations through acquisitions and new initiatives. Accordingly, the diversification program and the activities of subsidiary and associated companies have been reviewed. Steps have been taken to create an organization and management structure able to pursue company objectives in this field.

During the year the shares held by Canadian National Realties Limited in Venturex Ltd., Airline Maintenance Buildings Limited and MATAC Cargo Limited were acquired by Air Canada. Venturex now is a wholly owned subsidiary. Its affairs and management have been reorganized to give it greater capability to serve the needs of Air Canada particularly in respect to reception and other services for those visiting Canada. Airline Maintenance Buildings Limited, which operates a facility at Toronto International Airport, is also now a wholly owned subsidiary. MATAC Cargo continues to be a profitable venture in which Air Canada. has a 50% interest.

Air Canada's common share investment in Air Jamaica continues at 26% of the shares issued. The overall investment is declining in accordance with the original plan. Air Canada continues to provide maintenance, computer and other services to Air Jamaica.

Air Canada sought to purchase control of Nordair in 1978 and did so following extensive proceedings before the Canadian Transport Commission and petitions to the Governor in Council, both of which did not disallow the purchase. The formal offer to all shareholders was made November 30, 1978 and resulted in 86.46% of the outstanding shares being tendered to and acquired by Air Canada as of January 26, 1979.

In announcing the decision of the Governor in Council rejecting the petitions from the decision of the Canadian Transport Commission, the Minister of Transport stated that the Cabinet had agreed that Air Canada should transfer such shares to the Government of Canada directly and that Nordair would be restored to the private sector within 12 months. In order to shorten the time within which the restoration to the private sector would take place, the Minister of Transport, later, encouraged Air Canada to entertain direct offers for Nordair shares. Air Canada is currently pursuing discussions with interested parties.

## Agency Agreements

The guidelines concerning commercial practices of Crown Corporations require disclosure of sales and procurement agents and the aggregate remuneration they have received. There were more than 28,000 agents involved in the selling network for the company's transportation services. As permitted under the guidelines, the Board of Directors has approved an exception to the requirement that their individual names be disclosed.

In 1978, 6639 of these agents received commissions in connection with passenger sales and 1165 in connection with cargo. The aggregate remuneration paid to these agents in the year was \$71,785,000 (to the nearest \$1,000).

Aggregate remuneration paid to other sales and procurement agents in the year was \$100,628. The agents' names were: H.G. Murray (sale of advertising space on forms and brochures); American Used Computer Corporation (commission on sale of surplus computer equipment); Pacific

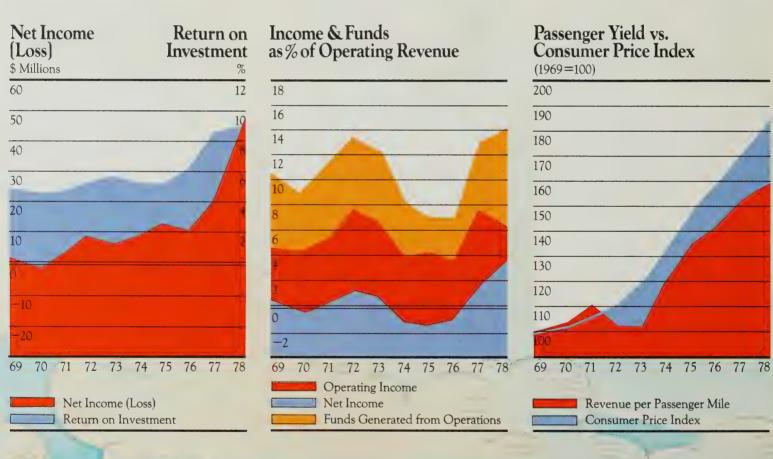
Air Industries Inc. and Aviation Systems International Inc. (commission on sale of redundant aircraft material).

Pierre Taschereau

Claude I. Taylor



Statement of Income and Retain Year Ended December 31 (Do				1978	1977
	1978	1977	Operating Income (forward)	84,489	89,127
Operating Revenues Passenger	\$1,105,030	\$ 998,835	Non-Operating Expenses (Income)		
Freight and express	121,235	102,662	Interest on long-term liabilities	45,634	62,800
Mail	27,200	26,315	Interest income	(24,394)	(9,774)
Charter	31,150	25,509	Gain on disposal of property		
Incidental services—net	37,972	34,334	and equipment	(8,798)	(10,123)
	1,322,587	1,187,655	(Gain) Loss on foreign		
	1,322,301	1,101,033	exchange	(9,822)	6,409
			Other	$\underline{\qquad (2,235)}$	(2,051)
O				385	47,261
Operating Expense Flying operations	361 020	325,685	Income Before		
Maintenance	361,929 166,322	144,837	Income Taxes	84,104	41,866
Passenger service	139,017	119,214	Provision for		
Aircraft and traffic servicing	206,950	181,556	Deferred Income Taxes	36,619	21,860
Sales and promotion	190,207	157,461	Net Income for the Year	47,485	20,006
General and administrative	65,514	63,895	Retained Earnings—		
Depreciation and	,,	22,272	Beginning of year	38,722	18,916
obsolescence	108,159	105,880	Dividend	_	(200)
	1,238,098	1,098,528	Retained Earnings—		
Operating Income (forward)		89,127	End of year	\$ 86,207	\$ 38,722
operating meditic (forward)	07,709	07,127	2.14 02 / 541		





## 13

## Balance Sheet at December 31 (Dollars shown in Thousands)

Assets	1978	1977	Liabilities	1978	1977
Current Cash and short-term investments	\$ 333,059	\$ 217,674	Current Bank Indebtedness Accounts payable and	\$ 22,500	\$ 16,558
Accounts receivable Spare parts, materials and	143,714	134,373	accrued liabilities Advance ticket sales	136,126 86,167	127,985 89,203
supplies Prepaid expenses Deferred income taxes	42,122 2,986 22,300	40,843 2,473 22,329	Current portion of long-term liabilities	<u>29,828</u> 274,701	43,454 277,200
	544,181	417,692	Long-Term Liabilities Deferred Credits	562,604	883,044
T 1 A 1			Income Taxes Other	73,243	36,653 2,985
Investment in and Advances to Other Companies—				918,278	1,199,882
at Cost Property and Equipment Deferred Charges	4,429 783,842 1,042	5,480 818,666 1,766	Shareholder's Equity Share Capital Authorized \$750,000,000 divided into shares of \$1,000 each Issued and fully paid		
			329,009 shares. Retained Earnings	329,009 86,207 415,216	5,000 38,722 43,722
On Behalf of the Board	\$1,333,494	\$1,243,604		\$1,333,494	\$1,243,604

# Auditors' Report

Pierre Taschereau Claude I. Taylor

To the Honorable
The Minister of Transport
Ottawa
and
To the Board of Directors of Air Canada

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1978 and the statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion these financial statements present fairly the financial position of the corporation as at December 31, 1978 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the corporation and the accompanying financial statements are in agreement with the books of account.

Caspers olybrand

Chartered Accountants Montreal, Quebec February 14, 1979



## Statement of Changes in Financial Position

Year Ended December 31 (Dollars shown in Thousands)

	1978	1977
Source of Funds		A 150 (10
Provided from operations	\$ 188,768	\$ 153,640
Proceeds from disposal of property and equipment	10,490	15,690
Decrease in current portion of	10,470	15,070
long-term liabilities resulting		
from recapitalization	17,606	
Additions to long-term liabilities		45,360
Decrease in investment in and	_	45,500
advances to other		
companies	1,757	1,739
Other	5,232	2,647
	223,853	219,076
Use of Funds		
Property and equipment and progress payments	71,103	53,211
Reduction of long-term	71,103	55,211
liabilities	22,828	44,058
Dividend	_	200
Other	934	
	94,865	97,469
Increase in Working	120 000	121 607
Capital Working Capital—	128,988	121,607
Beginning of year	140,492	18,885
Working Capital—		
End of year	\$ 269,480	\$ 140,492

## Notes to Financial Statements

### 1. Summary of Significant Accounting Policies

(a) Property and equipment

facilities

14

Depreciation and amortization is provided by the straight line method and is based on the following estimated useful lives:

Boeing 747	16 years
Lockheed 1011	15 and 16 years
Boeing 727	14 years
DC-8	14 years
DC-9 - was with the state of the same of the	12 years
Ground equipment and	

For accounting purposes, leased flight equipment is treated as though it is owned. Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred. Significant expenditures for modifications and betterments are capitalized.

(b) Spare parts

Provision for the obsolescence of aircraft spare parts included in current assets, less their estimated residual value, is made by charges to operating expenses over the service lives of the related aircraft types.

(c) Deferred charges

Costs incurred in introducing new types of aircraft are deferred and amortized on a straight line basis over five years, commencing with the time each type is placed into revenue service.

Financing and other deferred costs are amortized on a straight line basis over the period to which they relate.

(d) Passenger and freight revenues

Passenger and freight sales are recognized as earned revenue when the transportation service is provided. Unearned amounts are treated as current liabilities.

(e) Capitalized interest

Interest is capitalized on payments for major property and equipment additions made prior to their entry into regular service and is included in their cost.

(f) Translation of foreign currencies

Assets and liabilities (including long-term liabilities) are translated into Canadian dollars at year-end exchange rates except spare parts and non-current assets which are translated at exchange rates prevailing when the asset was acquired.

Gains and losses resulting from foreign exchange translation are reflected in income for the year.

(g) Income taxes

The Corporation records income taxes on the tax allocation basis which recognizes the income tax effect on transactions when they are recorded in accounting income, regardless of when such items are recognized for tax purposes. These timing differences can result in deferred income taxes either being provided for or recoverable depending on when the items are recognized for accounting and tax purposes.

(h) Pensions

The cost of funding current service pension benefits is charged to operations as incurred. Unfunded liabilities as determined by actuarial valuation are funded by annual payments which are charged to operations over periods recommended by the actuaries and in accordance with regulatory requirements.

2. Spare Parts, Materials and Supplies

	1978 (\$000)	1977 (\$000)
Spare parts	66,094	61,944
Materials and supplies	8,752	8,133
Cost	74,846	70,077
Accumulated obsolescence	32,724	29,234
obsolescence	42,122	40,843
<u></u>		



5 to 30 years

3. Property and Equipment		
or an array of the second of t	1978	1977
	(\$000)	(\$000)
Flight equipment	1,135,902	1,125,676
Ground equipment and facilities	358,713	345,560
Cost	1,494,615	1,471,236
Accumulated depreciation	, , , ,	,,,,,
and amortization	764,109	674,431
	730,506	796,805
Progress payments	53,336	21,861
=	783,842	818,666
4. Deferred Charges		
	1978	1977
	(\$000)	(\$000)
Aircraft introductory charges	3,800	3,800
Financing and other	1 644	1,526
deferred charges	1,644 5,444	5,326
Cost Accumulated	3,444	3,320
amortization	4,402	3,560
-	1,042	1,766
5. Long-Term Liabilities	1978	1977
	(\$000)	(\$000)
Government of Canada and Canadian National Railway Company notes and debentures maturing 1979 to 1989, bearing interest at 3.5% to 8.0%. (Converted in 1978 to new long-term liabilities and share capital per Note 6)  Government of Canada 7.2% note, payable semiannually, maturing in 1993 8.1% to 8.8% notes maturing in 1981 (subject to 20 year		635,116
renewal at the Company's option)	17,000	17,000
option)	322,200	652,116
51/2% notes due 1982/84	14,930	15,591
6% notes due 1983/84	58,961	55,523
Aircraft leases maturing to		104 (52
1991 – 7.8%	187,931	194,652 8 616
Other	8 410	926,498
C	592,432	43,454
Current portion	29,828	
	562,604	883,044

Repayment requirements over the next five years amount to \$29,828,000 in 1979, \$40,324,000 in 1980, \$59,000,000 in 1981, \$44,056,000 in 1982, and \$44,446,000 in 1983.

Long-term liabilities include \$100,090,000 payable in U.S. funds and \$14,930,000 payable in pounds sterling which are converted at current exchange rates.

6. Recapitalization

During the year, under the provisions of the Air Canada Act, 1977, the Corporation's share capital and long-term liabilities were rearranged.

In accordance with the terms of the Act and the enabling Order-in-Council, the following obligations and share capital of the Corporation were cancelled on April 13, 1978:

Long-term liabilities payable to the	(\$000)
Government of Canada	290,639
Long-term liabilities payable to the Canadian National Railway Company 50,000 shares of Air Canada owned by the	344,477
Canadian National Railway Company	5,000
	640,116
The above obligations and share capital were concurrently replaced by the following:  Long-term note payable to the Government	
of Canada	311,107

329,009 of 750,000 newly authorized \$1000 shares issued to the Government of Canada 329,009 640,116

Had the recapitalization not occurred, the 1978 interest expense on long-term liabilities would have been approximately \$16,781,000 greater.

7. Income Taxes

During 1978 the Corporation amended and refiled certain of its prior years' tax returns. By claiming maximum capital cost allowances, losses were created for income tax purposes which may be used to reduce net income for tax purposes in subsequent years.

As at December 31, 1978, there remain loss carry-forwards for income tax purposes of approximately \$191,011,000 which, if unused, would expire as follows:

	(\$000)
December 31, 1979	46,557
December 31, 1980	101,938
December 31, 1981	42,516
	191,011

9. Commitments

Commitments for the acquisition of one B-747, eighteen B-727 aircraft and one spare B-727 engine as at December 31, 1978, after deducting progress payments, amounted to approximately \$286,600,000. Delivery of the B-747 and ten of the B-727 aircraft is scheduled for 1979, while the remaining eight B-727 aircraft are to be delivered in 1980.

In January 1979, arrangements were made to lease rather than purchase the one B-747 for which the remaining commitment was approximately \$35,000,000.

Commitments for ground facilities and equipment amounted to \$9,800,000 as at December 31, 1978. Rental payments due in 1979 under term leases in effect for facilities at December 31, 1978, amounted to \$11,332,000 (excluding aircraft leases which are included in long-term liabilities).

#### 10. Pension Plans

The Corporation maintains pension plans for virtually all of its employees. The total charge against operations for these plans for the year was \$66,300,000 (1977 – \$29,200,000).

As at December 31, 1978, the unfunded liability of the Corporation's pension plans amounted to \$195,190,000 (1977—\$132,316,000). The increase during the year resulted from modifications in benefits of \$37,840,000 and an experience deficiency of \$41,700,000, less related payments. The experience deficiency is being funded over three years ending 1980, while the remainder of the unfunded liability is being retired by annual payments over various periods ending 2003. The Corporation funds its plans in accordance with the recommendations of the Corporation's actuary and in compliance with requirements of the Pension Benefits Standards Act.

Included in the current year's charge against operations are amounts of \$9,681,000, representing the first of three equal annual payments to cover the cost of a write-down in the actuarial asset valuation of the pension fund and \$15,284,000 in amortization of the experience deficiency.

11. Dividend

On January 30, 1979, the Board of Directors declared a dividend of \$13,200,000 payable to the Government of Canada on March 30, 1979.

12. Comparative Figures

Certain of the 1977 comparative figures have been reclassified to conform to the presentation adopted in 1978.

## Glossary of Terms

#### Return on Investment

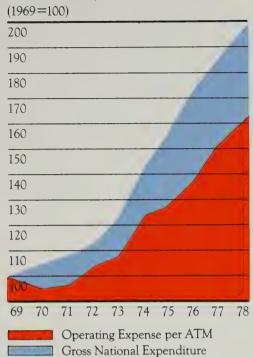
Net income after income tax plus net interest expense before income tax expressed as a percentage of average investment. Investment is the sum of long-term (including current portion) debt and shareholders' equity.

#### Operating Margin

Operating profit as a percentage of operating revenues.

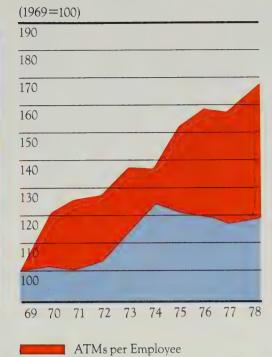
16





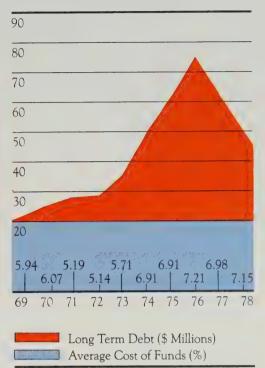
Price Deflator/Implicit Price Index

### **Employee Productivity**

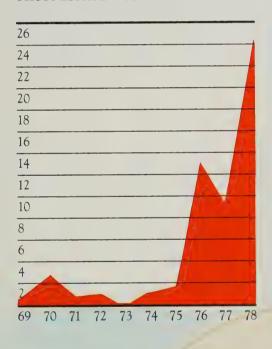


Average No. of Employees

### Interest Paid on Long Term Debt



## Interest Income from Short Term Investments



### Operating Expenses 1978

(\$000)	%	
Fuel & Oil 230,903	18.7	
Depreciation & Obsolescence 108,159	8.7	
Rent, Utilities & Communications 70,671	5.7	en contraction
Materials, Supplies & Services 61,352	5.0	
Sales Commissions 64,703	5.2	
Landing Fees & Terminal Assessments 36,181	2.9	
Advertising & Promotion 26,568	2.2	
Salaries, Wages & Benefits 496,597	40.1	T <sub>2</sub>
Other Expenses 142,964	11.5	

Total Operating Expenses 1,238,098 100.0



## Ten-Year Statistical Review

	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971	1970	1969
Financial (millions of \$'s)										
Passenger Revenue	1,105.0	998.8	876.3	786.4	708.3	568.9	473.4	410.4	387.5	332.7
Operating Revenue	1,322.6	1,187.7	1,057.5	957.2	848.6	698.1	583.3	508.3	478.3	404.7
Operating Expenses	1,238.1	1,098.5	1,017.7	917.9	814.7	651.7	537.8	480.1	457.4	386.2
Operating Profits	84.5	89.1	39.8	39.3	33.8	46.4	45.5	28.3	20.9	18.5
Net Income (Loss)	47.5	20.0	(10.5)	(13.1)	(9.2)	6.1	8.6	1.7	(1.1)	1.5
Dividends	_	.2	.2	.2	.2	.2	.2	2	.2	.2
Interest	48.1	63.5	76.3	65.4	59.1	39.9	32.5	31.9	31.9	25.2
Shareholder's Equity	415.2	43.7	23.9	34.6	44.1	53.5	47.6	39.2	37.7	32.7
Long-Term Debt	555.2	875.6	861.4	1,007.4	893.5	691.0	640.1	631.6	547.6	467.6
Total Assets	1,333.5	1.243.6	1,149.1	1,302.9	1,167.9	995.9	834.3	800.0	707.9	594.9
Working Capital	269.5	140.5†	18.9†	107.7†	30.3†	$(61.0)^{\dagger}$	28.0†	23.6†	(.1)†	10.5
Operating Margin	6.4%	7.5%	3.8%	4.1%	4.0%	6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%
Return on Investment	9.4%	8.7%	6.1%	5.1%	5.4%	5.9%	5.7%	4.7%	4.6%	4.8%
return on my connent	24170	0.170	011/0	3,2,0	2.1/0	2,2		, , , , -	,	,
Operating										
Revenue Passengers										
Carried (millions)	11.3	10.9	10.9	10.7	10.7	10.1	8.4	7.4	7.5	6.6
RPM* (millions)	12,017	11,297	10,705	10,110	10,268	9,601	7,901	6,427	6,428	5,740
Average Passenger Trip* (miles)	1,089	1,048	1,008	962	976	985	935	892	884	892
ASM* (millions)	19,243	17,873	17,686	17,419	16,127	14,399	12,169	11,706	11,207	10,058
Passenger Load Factor*	62%	63%	61%	58%	64%	67%	65%	55%	57%	57%
Yield/RPM*	9.20¢	8.84¢	8.19¢	7.78¢	6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢
Yield/RPM* (current										
purchasing power)	9.20¢	9.43¢	9.34¢	9.7 <b>4</b> ¢	9.56¢	9.47¢	10.44¢	11.69¢	11.39¢	11.46¢
Freight Ton Miles* (millions)	275	247	248	234	240	245	224	201	185	148
Total RTM (millions)	1,609	1,508	1,458	1,396	1,391	1,350	1,141	957	946	789
Total ATM (millions)	3,270	3,095	3,175	3,075	2,821	2,599	2,215	2,122	2,054	1,663
All-up Wt. Load Factor	49%	49%	46%	45%	49%	52%	52%	45%	46%	47%
Yield/RTM	82.21¢	78.73¢	72.51¢	68.56¢	61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢
Op. Expense/RTM	76.96¢	72.83¢	69.79¢	65.74¢	58.59¢	48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢
Op. Profit/RTM	5.25¢	5.91¢	2.73¢	2.82¢	2.44¢	3.44¢	3.99¢	2.95€	2.20€	2.34¢
Op. Exp./ATM	37.87¢	35.50¢	32.05¢	29.85¢	28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢
Op. Exp./ATM (current										
purchasing power)	37.87¢	37.88¢	36.57¢	37.36¢	40.01¢	40.03¢	42.32¢	41.39¢	42.06¢	45.89¢
Average Aircraft										
Stage Length (miles)	665	637	623	613	578	569	553	546	543	514
Average Aircraft										
Capacity (tons)	27.50	26.74	25.87	24.64	24.04	22.90	21.64	20.85	19.09	17.16
Average Aircraft										
Utilization/day**	8:29	7:27	7:36	7:49	8:04	8:05	7:56	7:21	7:29	8:00
ATM/Employee (000)	157.6	150.3	151.1	144.7	130.7	130.9	122.3	120.3	115.4	95.0
ATM/RBH** (000)	10.5	10.2	9.9	9.4	8.9	8.4	7.8	7.4	6.8	5.9
Personnel at Year End (000)	21.0	20.5†	20.7†	20.8†	21.5†	21.0†	18.6†	17.4†	17.6†	17.3†

RPM—Revenue Passenger Miles ATM—Available Ton Miles RTM—Revenue Ton Miles

Printed in Canada. This report is issued in metric format on Canadian made paper.



<sup>\*</sup>Scheduled Services only

\*\*Revenue Block Hours—Engines on to Engines Off

†Restated

## Principales statistiques des dix dernières années

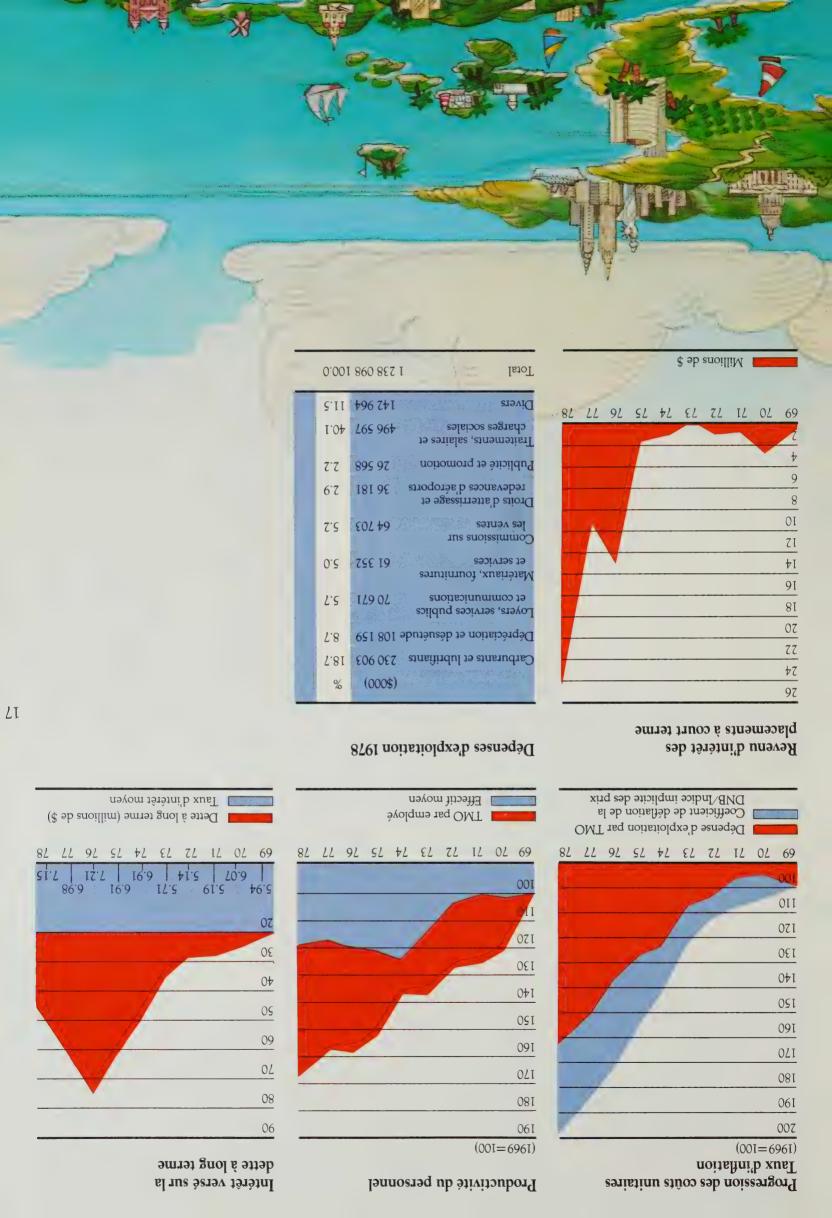
12.31	19.71	t4.71	†8.8I	10.12	12.12	+8.02 and Annual	12.02	15.02	0.12	(milliers)
								and the same of th	,	Effectifs en fin d'année
6.2	8.8	4.7	8.7	4.8	6.8	4.6	6.6	10.2	2.01	commerciale** (milliers)
										TMO par heure de vol
0.26	4.211	120.3	122.3	6.0£I	7.051	7.441	1.121	150.3	<b>6.721</b>	TMO par employé (milliers)
Ч8	6747	1747	9547	<b>548</b>	₽48	6447	9847	75.77	6748	moyenne par appareil**
										Utilisation quotidienne
31.71	60.61	28.02	49.12	06.22	40.42	49.42	78.22	47.92	02.72	appareil (tonnes)
										Capacité moyenne par
412	543	945	553	695	878	613	623	LE9	£99	appareil (milles)
,										Étape moyenne par
2,68.24	\$90.2t	265.14	\$25.5A	≥€0.04	≥10.04	à∂£.7£	\$72.88	<b>≥</b> 88.7€	<b>37.87€</b>	(en valeur constante)
										OMT 1sq
		,	,	1.			,	,		Dépense d'exploitation
23.22¢	22.22	\$29.22	24.28¢	\$70.22	≱88.82	à28.62	\$20.25	\$02.2€	<b>≱</b> 78.7€	OMT 1sq
٠.		,	,							Dépense d'exploitation
2.34¢	2.20¢	\$56.2	<sub>2</sub> 66.ε	\$44.E	à+4.2	ÿ28.2	2.73&	\$19.2	\$27.2	4MT 1sq
,		4	,	,	,			,		Bénéfice d'exploitation
\$86.8₽	pt 8.84	\$21.02	\$E1.74	\$62.8₽	\$62.85	à47.2∂	\$67.69	≥88.27	à96.97	4MT <sub>1sq</sub>
,		,	,			,			,	Dépense d'exploitation
\$1.32¢	\$42.02	\$01.52	\$21.12	à€7.12	\$50.13	\$95.89	\$12.5T	à€7.87	a12.28	Recette par TMP
%Lt	%9 <del>†</del>	%St	%75	25%	%6 <del>†</del>	%St	%9 <del>1</del>	%6 <del>1</del>	%6t	Coefficient de chargement
1 663	7502	2 1 2 2	2215	665 7	1282	570 E	3715	360€	3 270	TMO totales (millions)
687	946	L\$6	1411	1350	198.1	96E I	85t I	805 I	609 I	TMP totales (millions)
841	185	107	<b>≯</b> 77	245	042	752	842	742	275	(snoillim)
, .	,			4		4	<b>.</b>			Tonnes-milles de fret*
304.11	à9€.11	\$69.11	244.01	≥74.6	ø95.6	à47.6	≥4E.6	à€4.6	202.6	(en valeur constante)
d = = . =	4	4		4	<b></b>	-/	<i>-</i>	4	<b>-</b>	Recette par PMP*
\$08.2	\$60.9	¢6€.9	\$66.2	\$56.2	<b>3</b> 06.9	à87.7	à91.8	≱48.8	ø02.6	Recette par PMP*
%25	%25	%55	%59	%29	%+9	%85	%19	%89	%79	Coefficient d'occupation*
10058	11 207	907 11	15 169	14 399	16127	61771	989 41	£7871	19243	(snoillim) *OMS
768	<del>1</del> 88	768	556	586	926	796	800 I	8 <del>1</del> 0 I	680 I	passager*(milles)
21.1.0	0.71.0	1-1-0								Etape moyenne par
0772	8749	7249	1067	1096	10 7 68	01101	207 01	762 11	110 21	(snoillim) *qMq
9.9	2.7	4.7	4.8	1.01	7.01	7.01	6.01	6.01	£.11	transportés (millions)
										Passagers payants
										Exploitation
0/0:1	0/011	0/1:1	0/1:6	0/6:6	0/1:6	0/1:6	0/1:0	0/1:0	0/10/	CHIAMACOLICA ALTI
%8.₽	%9· <del>†</del>	%L.4	%1.2	%6.₹	%t.2	%1.2	%1.9	%2.8	% <del>†</del> *6	investissements
0/0:1	0/1+1	0/0:6	0/0:1	0/1:0	0/01	0/1:1	0/0:6	0/6:1	0/1+0	Rendement des
%9. <del>\</del>	% <del>1.</del> .4	%9°5	%8.7	%2.9	%0.4	%1.4	%8.€	%5.7	%4.9	Fonds de roulement Marge d'exploitation
2.01	t(I.0)	19.52	10.82	1(0.13)	₹£.0£	+7.701	16.81	12.041	5.692	
6.462	6.707	0.008	5.458	6.266	6.731 I	6.20£ I	1.9411	1 243.6	2,666 I	Actif total
9.794	5.742	9.159	1.049	0.169	2.568	4.700 I	4.138	9.278	2.252	Avoir des actionnaires Dette à long terme
7.25	7.78	39.2	9.74	2.52	1.44	7.co ∂. <b>4</b> ξ	6.52	7.84	415.2	
7:57	6.15	6.1£	2.25	6.68	1.62	₽.29	£.87	2.59	1.84	zbrachac stêrêts
2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	7.0	(1.01)	(C:OI)	7.0	C+1F	Bénéfice net (perte) Dividende
č.1	(1.1)	L'I	6.8	F.0F I.0	(2.9)	(1.81)	(2.01)	0.02	2.74	Bénéfice d'exploitation
2.000	6.02	1.00+	5.24	4.94	8.88	£.9£	8.98	1.68	5.48 1.664 1	Dépenses d'exploitation
3.985	4.724	1.084	8.752	7.129	7.418	6.716	7.7101	2.860 I	1.882.1	Recettes d'exploitation
7.404	6.874	4.014 5.802	£.£82	1.869	6.848 6.848	2.729	2.720 I	7.7811	0.201 1	Recettes passages
7.288	2.788	VOIV	4.874	6.892	£.807	4.387	£.878	8.866	(¢ an	Données financières (millions
6961	0261	1261	7261	£791	<del>1</del> 261	526I	9261	2261	8791	·II. / (
0701	0201	1201	0201	2201	1201	2201	7601	2201	_	<b>*</b>
					0.0	ATT 133			10 00 10	movemo camediatri i

\*Services réguliers seulement \*\*De la mise en marche à l'arrêt des moteurs †Chiffre redressé

PMP: passagers-milles payants SMO: sièges-milles offerts TMP: tonnes-milles payantes TMO: tonnes-milles offertes

Imprime au Canada. Ce rapport, de format métrique, est imprimé sur du papier fabriqué au Canada.





circulation.

11. Dividende

un dividende de \$13 200 000, payable au gouvernement Le 30 janvier 1979, le Conseil d'administration a déclaré

12. Eléments de comparaison du Canada le 30 mars 1979.

présentation adoptée en 1978. ont été regroupés pour assurer la concordance avec la Certain chiffres de 1977 donnés à titre de comparaison

## Définitions

l'avoir des actionnaires. portion exigible à court terme) et de la dette à long terme (y compris la Les investissements sont la somme de de la moyenne des investissements. sur le revenu, exprimé en pourcentage et charge nette d'intérêts avant impôt Bénéfice net, après impôt sur le revenu Rendement des investissements

pourcentage des recettes d'exploitation. Bénéfice d'exploitation exprimé en Marge d'exploitation

> une participation majoritaire, avec 86.46% des actions en somme totale de \$23 812 888. Cette transaction lui assure naires de classe B au prix unitaire de \$12.61 pour une actions ordinaires de classe A et 1 123 966 actions ordi-Air Canada avait, le 26 janvier 1979, acheté 764 447 Limitée, transporteur régional ayant son siège à Montréal, ordinaires en circulation de classes A et B de Nordair de son offre au comptant aux détenteurs des actions requises et avoir retiré la condition d'acceptation à 90% Après avoir obtenu les autorisations gouvernementales

Les engagements relatifs à l'acquisition d'un B-747, de 9. Engagements

.0891 ruoq 7.27-B srainrab tiud eab du B-747 et de dix B-727 est prévue pour 1979 et celle à environ \$286 600 000 au 31 décembre 1978. La livraison s'élevaient, déduction faite des versements proportionnels, 727-d an moteur de rechange de B-727

d'acheter le B-747 pour lequel l'engagement en cours En janvier 1979, la Société a convenu de louer au lieu

au sol étaient de \$980000 au 31 décembre 1978. Les Les engagements relatifa aux installations et au matériel .000 000 5£\$ norivns rus itsroq

dette à long terme. excluant le loyer des appareils, qui est compris dans la lations s'élevaient, à la même date, à \$11 332 000, chiffre loyers payables en 1979 pour la location à terme d'instal-

La Société a des régimes, de retraite pour la presque 10. Régimes de retraite

Au 31 décembre 1978, la dette non pourvue contractée .(779 300 000 (\$29 200 000 en 1977). imputée à l'exploitation pour l'exercice s'est élevée à totalité de son personnel. A ce titre, la somme totale

La somme imputée à l'exploitation pour l'exercice tions de la Loi sur les normes de prestations de pension. ment aux recommandations de l'actuaire et aux disposi-2003. La Société finance ses régimes de retraite conformévue l'est par annuités sur diverses périodes, jusqu'en de trois ans jusqu'en 1980, tandis que la dette non pourafférent. Le déficit courant sera pourvu sur une période actuariel courant de \$41 700 000, moins les versements y des prestations de retraite de \$37 840 000 et au déficit venue en cours d'exercice est attribuable à une majoration \$195 190 000 (\$132 316 000 en 1977). Cette hausse surau titre des régimes de retraite de la Société était de

par l'actuaire et \$15 284 000 destinés à amortir le déficit de la valeur de l'actif de la caisse de retraite recommandée trois annuités égales servant à compenser la réduction comprend \$9 681 000, qui correspondent à la première de

actuariel courant.

The same of the sa	<del>110 888</del>	<del>+09 795</del>	
	43 424	878 67	Echéance à moins d'un an
3.2	86+976	7£† 765	francisco .
	9198	0148	Divers
110 161	759 461	189 781	pareils 7.8%, échéant en 1991
1861 918 42 516 110 191			Contrats de location d'ap-
31 décembre 1980 101 938	22 273	196 85	echeance 1983/84
31 décembre 1979 46 557	140.01	006 H.I	échéance 1982/84 Billets 6%,
(000\$)	165 51	14 930	Billets 51/2%,
suivants, au plus tard au cours des exercices se terminant aux dates indiquées.	911759	322 200	~/t2 II.d
et pourront être utilisées, à concurrence des montants	17 000	000 21	choix de la Société)
des impôts sur le revenu s'élevaient à environ \$191 011 000			période de 20 ans, au
Au 31 décembre 1978, ces pertes à reporter à l'égard			8.8%, échéant en 1991 (renouvelables pour une
l'égard des impôts sur le revenu, des pertes qui pourront servir à réduire le revenu imposable des exercices futurs.			taux allant de 8.1% à
sement maximal du coût en capital a permis d'inscrire, à			Billets portant intérêt à des
de certains exercices antérieurs. La déduction de l'amortis-		305 200	1993, remboursable en versements semestriels
7. <b>Impôts sur le revenu</b> En 1978, la Société a révisé les déclarations de revenu			Billet 7.2%, échéant en
environ \$16 781 000 de plus.			Couvernement du Canada—
de la dette à long terme se seraient élevés en 1978 à	911 589		note 6.)
N'eût été la refonte du capital, les frais d'intérêt au titre			nouveaux en 1978: voir
911 0+9			Convertis en dette à long terme et en capital-actions
Canada <u>329 009</u>			échéant de 1979 à 1989.
risées, émises au gouvernement du			allant de 3.5% à 8% et
les 750 000 actions nouvellement auto-			portant intérêt à des taux
gouvernement du Canada 311 107 329 009 actions de \$1 000 chacune, à même			et des Chemins de fer Nationaux du Canada
billet à long terme remboursable au			gouvernement du Canada
par ce qui suit:			Billets et débentures du
Simultanément, les obligations et le capital- actions susmentionnés ont été remplacés	(000\$)	(000\$)	
	2261	8791	5. Dette à long terme
911 049			armet mark emol ?
50 000 actions d'Air Canada détenues par les Chemins de fer Nationaux du Canada	992 I	1 042	
fer Nationaux du Canada détenuse por	978 5	70t t ttt 5	Coût Amortissement
Dette à long terme envers les Chemins de	975 I	779 I	reportés
du Canada 290 639	7031	1121	Financement et autres frais
(\$000) Dette à long terme envers le gouvernement	3 800	3 800	Mise en service d'appareils
Société ont été annulés le 13 avril 1978:	(000\$)	(000\$)	
tant, les obligations et le capital-actions suivants de la	2261	8791	4. Frais reportés
En vertu de cette Loi et du décret en conseil s'y rappor-			oganous sional
de son capital-actions et de sa dette à long terme, confor- mément à la Loi d'Air Canada de 1977.	999 818	783 842	X J
Au cours de l'exercice, la Société a procédé à la refonte	198 17	905 057 966 62	Versements proportionnels
6. Refonte du capital	154 479	601 792	Amortissements accumulés
COURANTS, SOMMINES CONVENUES AUX (AUX GE CHAMBE	982 174 I	519 767 I	Prix coûtant
boursables en dollars des Etats-Unis et \$14 930 000 en livres sterling, sommes converties aux taux de change	345 560	358 713	los us
La dette à long terme comprend \$100 090 000 rem-			Installations et matériel
en 1983.	929 571 1	1 135 902	Matériel volant
sont de \$29 828 000 en 1979, \$40 324 000 en 1980, \$59 000 000 en 1981, \$44 056 000 en 1982 et \$44 446 000	(000\$) 226I	(000\$) 8261	
Les remboursements pour les cinq prochains exercices	2201	0201	3. Immeubles et matériel

SI

## situation financière

(en milliers de dollars)	Exercice clos le 31 décembre
--------------------------	------------------------------

100 I7I	886 871	de roulement Fonds de roulement—
121 607	880 861	Augmentation du fonds
697 46	598 76	
	756	Autres
700	_	Dividende
850 44	878 77	long terme
		Réduction de la dette à
53 211	501 17	versements
		Immeubles, matériel et
		Affectation des fonds
940617	223 853	
2497	2525	Autres
687 I	127 I	entreprises
		et avances—autres
		Diminution des participations
098 34		long terme
		Additions à la dette à
_	909 LI	du capital
		an par suite de la refonte
		terme échéant à moins d'un
		Diminution de la dette à long
06951	064 01	de matériel
		Aliénation d'immeubles et
049 851 \$	894 881 \$	Exploitation
		Provenance des fonds
226I	8261	

Au début de l'exercice

En fin d'exercice Fonds de roulement—

PI.

capitalisees.

***	6.6	ŀ	L.	1.	100	r	1.1.	0 1
				10	matéri	19 SS	กุจกอน	ımı (p
	sples	ıdı	mos	səp	nétho	ı səli	sqioni	I. Pr
				Sə	cativ	ilqx	(a) (a)	toV

087 697 \$

76t Ot I

sue 91	747 paisod
es durées utiles suivantes:	constant, appliquée selon l
node de l'amortissement à taux	La Société a adopté la méti
	a) Immeubles et matériel
caramatrica	concernative coundrative var

sas 41	Boeing 727
15 et 16 ans	Lockheed 1011
sns 31	Boeing 747
durées utiles suivantes:	stant, appliquée selon les
de de l'amortissement à taux	Société a adopté la métho

		matériel	Installations et
	sas 21 - 12	way to the second of the second	DC-6
	i d ans		DC-8
	I4 sus		Boeing 727
	15 et 16 ans	. [	Lockheed 101
	sus 91		Boeing 747
:9	durées utiles suivantes	sejou jes	ant, appliquée

£48 (	)t 721.2t	
₹576	37 724 25	Désuérude Sande
2200	12 948 42	Prix coûtant
81133	757.8	Matériaux et fournitures
tt61	9 \$60.99	Pièces de rechange
(0009	(000\$)	
226I	8261	
	materiaux et iournitures	7. rieces de rechange,

actuaire et conformément aux stipulations réglementaires. putées à l'exploitation sur les périodes recommandées par

tion. La dette actuarielle est pourvue par annuités imactivité de service sont imputés aux dépenses d'exploital'obligation de la Société à l'égard des employés en

Les versements faits aux régimes de retraite pour couvrir h) Régimes de retraite

76+0+I \$

288 81

selon le sens des écarts. d'impôts sur le revenu reportés à payer ou à recouvrer, de vue fiscal. Ces écarts temporaires entraînent l'inscription du moment où ces éléments seront considérés du point éléments compris à l'état des résultats, indépendamment laquelle les impôts sur le revenu sont calculés sur tous les La Société utilise la méthode du report d'impôts, suivant

g) Impôts sur le revenu

l'exercice. différences de change sont compris dans les revenus de

à la date d'acquisition. Les profits et pertes résultant des l'actif à long terme, qui sont convertis aux taux en vigueur fin d'année, à l'exception des pièces de rechange et de convertis en monnaie canadienne aux taux de change de L'actif et le passif (y compris la dette à long terme) sont 3) Conversions des devises étrangères

au matériel sont capitalisés et compris dans le prix. service normal des additions majeures aux immeubles et Les intérêts sur les versements effectués avant l'entrée en

e) Intérêts capitalisés

d'avance sont inscrites au passif à court terme. lorsque le transport est assuré. Les sommes perçues Les ventes passages et fret deviennent des recettes acquises

d) Recettes passages et fret sur la durée à laquelle ils s'appliquent.

amortis selon la méthode d'amortissement à taux constant Les frais de financement et les autres frais reportés sont date d'entrée en service commercial de ces appareils. à taux constant sur une durée de cinq ans, à partir de la sont reportés et amortis selon la méthode d'amortissement Les frais de mise en service de nouveaux types d'appareils

> c) Frais reportés appareils.

dépenses d'exploitation pendant la durée utile des faite de la valeur résiduelle prévue, est imputée aux appareils incluses dans l'actif à court terme, déduction La provision pour désuétude des pièces de rechange des 98 Pièces de rechange

772 85 700 6	767 EEE I\$ 917 S17 207 98	sinons 400 420 Bénérices non səsiris			Au nom du Conseil d'administration, Pierre Taschereau Claude I. Taylor
000 \$	600 678	Autorisé: \$750 000 000 en actions de \$1 000 chacune Émis et entièrement libéré: \$29 009 actions	<u>\$1 243 604</u>	767 555 1\$	
		Avoir des actionnaires Capital-actions	997 I 998 I8	748 587	Immeubles et matériel Frais reportés
788 661 I	812 816		08+5	677 7	autres entreprises, montants à l'origine
5867	0827	Autres			Participations et avances—
559 98	73 243	Crédits reportés Impôts sur le revenu			
440 888	to9 795	Dette à long terme			
777 200	107 472		769 L I <del>b</del>	181 445	
<del>12454</del>	878 67	Dette à long terme échéant à moins d'un an	675 77 524 7	75 300 7 886	Frais payés d'avance Impôts sur le revenu reportés
89 203	291 98	Gavance d'avance	40 843	42 122	Pièces de rechange, matériaux et fournitures
177 985	136 126	Comptes à payer et charges courues	\$ 212 <del>4</del> 23	\$ 333 026 \$	court terme Comptes à recevoir
85591 \$	005 77 \$	Passif à court terme Dette bancaire	, <b>5</b> , <b>2</b> , <b>3</b>	•	Actif Actif à court terme Encaisse et placements à
2261	8261		2261	8261	

Rapport des vérificateurs

A Monsieur le Ministre des Transports,

au Conseil d'administration d'Air Canada Ottawa (Ontario)

généralement reconnues et a comporté, par conséquent, été effectuée conformément aux normes de vérification pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a non répartis et de l'évolution de la situation financière décembre 1978 et les états des résultats et des bénéfices Nous avons vérifié le bilan d'Air Canada au 31

Nous déclarons également qu'à notre avis, la Société a précédent. appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice

états financiers sont conformes aux registres comptables. tenu les registres comptables voulus et que les présents

selon les principes comptables généralement reconnus,

situation financière pour l'exercice terminé à cette date et les résultats de ses opérations ainsi que l'évolution de sa la situation financière de la Société au 31 décembre 1978

A notre avis, ces états financiers présentent fidèlement

13

				Section of the sectio
				man angere
			4	
212				
_	2 14 Jevilei 1919	espuj suova	autres procédés que nous s les circonstances.	s tə səgabnoa səl anab sətisəsəsən

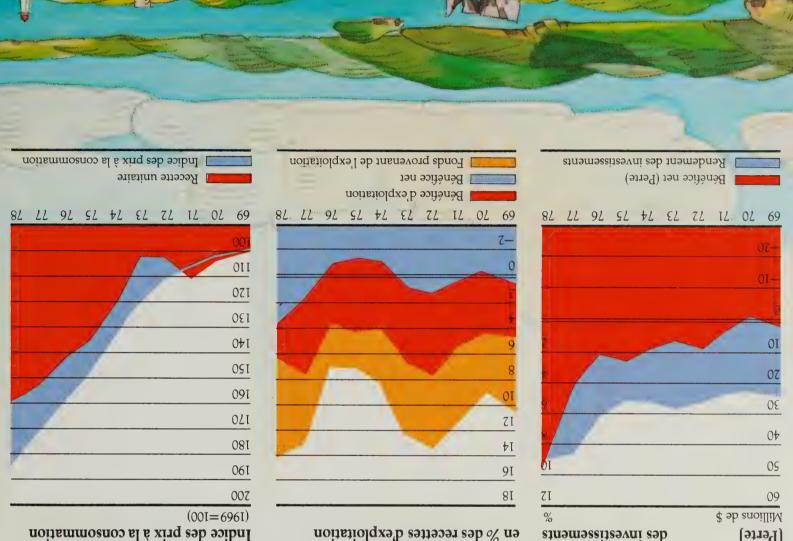
Le 14 février 1979

Montréal (Québec)

Comptables agréés

91681	38 722	Bénéfices non répartis— Au début de l'exercice	822 860 1	860 862 1	Dépréciation et désuétude
900 07	587 27	Bénéfice net	568 89	†15 S9	Frais généraux et shiristratifs
71 860	619 98	Provision pour impôts sur le revenu reportés	194721	207 061	Vente et promotion
998 17	401 48	Bénéfice avant impôts sur le revenu	955 181 417 611 268 441	056 907 210 681 778 991	Entretien Service—passagers Service—appareils et trafic
197 24	385	_	389 575	676 198	Frais de vol
(1507)	(252.2)	Autres –			Dépenses d'exploitation
60+9	(778 6)	(Profit) Perte sur opérations de change			
(10173)	(864 8)	Profit sur aliénation d'im- meubles et de matériel	1 184 555	746 75 1 322 572	OCIVICES divers—rict
( <del>+</del> 226)	(74 384)	Revenu d'intérêt	605 S7	051 15	Nolisements Services divers—net
008 79	<b>759 57</b>	long terme	515 97	007 27	Poste
		Intérêt sur la dette à	107 997	171 732	Fret et messageries
		Dépenses hors exploitation (revenus)	\$28 866 \$	050 201 1\$	Recettes d'exploitation Passages
		(report)	226I	8261	
721 68	687 78	Bénéfice d'exploitation	ollars)	(en milliers de d	Exercice clos le 31 décembre
1161	0/61			sirisqər n	et des bénéfices nor
2261	8261				Etat des résultats
					i i i

40,,044	aire passages		b agram ta aonà ta aottoograph		Bénéfice net
77288 \$	207 98 \$	Bénéfices non répartis— En fin d'exercice	271 68	68+ +8	noitatiolqxə'b əəfiənəd (ətroqət)
91681	772 88	Bénéfices non répartis— Au début de l'exercice Dividende	875 860 I 875 860 I	860 857 1	Dépréciation et désuétude
900 07	584 44	Bénéfice net	\$68 89	<b>715 59</b>	Frais généraux et sdrinistratife
098 17	619 98	Provision pour impôts sur le revenu reportés	19 <del>1</del> 251	207 061 056 907	Service—appareils et trafic Vente et promotion
998 [+	84 104	Bénéfice avant impôts sur le revenu	119214	139 012	Entretien Service — passagers
197 74	385		372 685	361 929	Frais de vol
(1507) 60 <del>1</del> 9	(5877)	(Profit) Perte sur opérations de change Autres			Dépenses d'exploitation
(10 123)	(862 8)	Profit sur aliénation d'im- lairéirea et de matériel	1 187 655	785 77E I	Services divers—net
(7226)	(768 77)	Revenu d'intérêt	605 57	31 150	Nolisements
008 79	<b>†</b> 89 <b>\$</b> †	Dépenses hors exploitation (revenus) Intérêt sur la dette à long terme	\$1£ 97 799 701 \$£8 866 \$	050 501 1\$	Recettes d'exploitation Passages Fret et messageries Poste
			1167	OLCI	



.əugluvib saq Directives, chacun des noms ne soit ainsi que le lui permettent les tion a autorisé que, par exception et agences. Le Conseil d'administra-1a Compagnie touche plus de 28 000 de vente des services de transport de qui leur a été versée. Le réseau ainsi que la rémunération globale nom de ses agents de vente et d'achat Couronne, la Société doit révéler le commerciales des Sociétés de la Selon les Directives sur les Pratiques

de dollars près. globalement \$71 785 000, au millier titre du fret. Ces agences ont reçu titre des ventes passages et 1 165 au agences ont reçu des commissions au Au cours de l'année, 6 639 de ces

aéronautique en excédent). (commission sur la vente de matériel et Aviation Systems International Inc. plus), Pacific Air Industries Inc. de matériel d'informatique en sur-Corporation (commission sur la vente brochures), American Used Computer publicitaires sur des imprimés et des H.G. Murray (vente d'emplacements s'est élevée à \$100 628. Il s'agit de autres agents de vente et d'achat La rémunération globale versée aux

rerre laschereau

Slaude L. Taylor

laquelle Air Canada détient une demeure une affaire rentable, dans à part entière. MATAC Cargo Toronto, est également devenue filiale tions à l'Aéroport international de Buildings, qui exploite des installal'accueil. Airline Maintenance voyage au Canada, et notamment services offerts à la clientèle en particulièrement en ce qui touche les répondre aux besoins d'Air Canada, ont été réorganisées de façon à mieux dorénavant filiale à part entière, direction et les activités de Venturex, Immeubles Nationaux du Canada. La MATAC Cargo détenues par les Airline Maintenance Buildings et l'acquisition des actions de Venturex, En cours d'année, Air Canada a fait

d'informatique et de maintenance à fournir, entre autres, des services Air Canada continue toutetois de réduit contormément à la prévision. ment global y est progressivement ordinaires en circulation. Linvestissedétient encore 26% des actions Quant à Air Jamaica, Air Canada y

participation de 50%

En 1978, Air Canada a cherché à cette compagnie.

Lorsqu'il a anoncé la décision du actions en circulation. actions déposées, soit 86.46% des Air Canada avait acheté toutes les actionnaires et, le 26 janvier 1979, l'offre ferme était faite à tous les prouvé l'achat. Le 30 novembre 1978, qui, ni l'une ni l'autre, n'ont désapprésentées au gouverneur en conseil dienne des transports et de requêtes délibérations de la Commission canace qu'elle a fait à la suite de longues acquérir le contrôle de Nordair,

avec les parties intéressées. Canada est deja entrée en pourparlers directes d'acheteurs éventuels. Air Air Canada à recevoir les ottres transports incitait par la suite de réduire ce délai, le ministre des un délai de douze mois. Afin même trait Nordair au secteur prive dans transferer directement ces actions au Cabinet désirait voir Air Canada des Transports a déclaré que le canadienne des transports, le ministre des délibérations de la Commission requêtes d'intervenants à la suite gouverneur en conseil de rejeter les

> Lannée a marqué un nouveau air-sol. installations de communications le suivi des vols et d'améliorer les pour l'équipage de conduite, d'assurer nu eusemple complet de données préparation des vols. Il s'agit d'établir de regroupement des opérations de système venant appuyer le programme Autre réalisation d'importance, un

à ce système. testait son intention de se raccorder ans. Par la suite, CN Marine mani-1998 ab aboitage and ansbrage de sept sur son exploitation pour le compte de réservation et de billetterie et mise au point d'un nouveau système contrat avec Air Canada portant sur la cours d'année, VIA Rail a conclu un de plusieurs autres provinces. En De par son succès, il a suscité l'intèrêt tion hôtelière appelé "Check Inns" expérimenter un système de réserva-Ecosse a choisi Air Canada pour le Bureau du tourisme de la Nouvellevices aux tiers. Au début de 1978, sommet pour les prestations de ser-

de contribuer tortement à l'amélioolus rapides de la technologie de En raison des progrès de plus en

de la productivité. ration du service à la clientèle et ce secteur de la Compagnie continue l'informatique et des communications,

La nouvelle Loi d'Air Canada, filiales et participations Diversification,

de nouvelles initiatives.

activités par des acquisitions et

autorise la Société à diversifier ses

entrée en vigueur le 28 février 1978,

domaine. d'atteindre ses objectifs dans ce personnel qui permettront à la Société mise en place de la structure et du d'une réflexion devant conduire à la a participation ont donc fait l'objet les activités des filiales et sociétés Le programme de diversification et

gouvernement du Canada, qui remet-

II

## Informatique

logiciel et spécialistes en recherche ciens, conseillers en matériel et en teurs de systèmes, ingénieurs, technipupitreurs, progammeurs, concepcompte notamment des opérateurs, à l'avant-garde de l'industrie. On y d'experts chevronnés et réputés assurée la collaboration d'un groupe tants du Canada. Elle s'est également d'un des ensembles les plus imporde communications; elle dispose donc et installatlions d'informatique et de quelque \$50 millions en matériel La Compagnie a un investissement

I.5 million par jour, avec un temps transactions à l'heure, soit plus de à Toronto, a effectué plus de 150 000 pointe de l'été, le système ReserVec II, de l'année. Pendant les périodes de tionnent 24 heures sur 24 tout au long à l'instar de la Compagnie, foncment tributaire des ordinateurs qui, Lexploitation est aujourd'hui fortedocuments au cours du mois moyen. l'ordinateur quelque 25 millions de la direction des Finances a entré dans mémoire à accès direct. A Winnipeg, avec sept milliards de caractères en environ 5 000 programmes différents, de Dorval a travaillé, en 1978, sur l'informatique. A lui seul, le centre Compagnie bénéficient du soutien de Presque toutes les activités de la opérationnelle.

Outre les opérations courantes, d année. a été étendu à la Suisse en cours le système de réservation électronique dans la plupart des cas. Par ailleurs, de réponse intérieur à deux secondes

centrage sont rendus plus faciles. les calculs complexes de masse et de Le processus en a été modernisé et fication du chargement des appareils.

pleinement opérationnelle, la plani-

depuis quelques années. En 1978

élaborés et mis en oeuvre, à une

cadence qui s'accroît régulièrement

une nouvelle application est devenue

de nouveaux systèmes sont sans cesse

annuel sur la consommation d'environ an en carburant et en matériel. Quant permettre d'économiser \$300 000 par tions aux réacteurs des DC-8 devraient d'entretien technique. Des modificaélément d'importance du programme L'économie de carburant est un

programme d'économie d'énergie Aujourd'hui bien en place, le 000 057\$ subies devraient amener un gain les DC-9, les modifications qu'ils ont aux JT8D, qui équipent les B-727 et

d'autres produits pétroliers anpi une hausse plus prononcée que pour avions à réaction ont en effet recherchés, le kérosène et ses dérivés rapidement. Considérés comme très que le prix des carburéacteurs grimpe d'autant plus urgent de les réaliser progrès sont prévus en 1979. Il est 1975, année de référence, et d'autres l'utilisation de l'énergie par rapport à constate une amélioration de 14% dans activités fortes consommatrices. On d'Air Canada s'étend à toutes les

aux liaisons transatlantiques. d'un quatrième L-1011 le rend apte peu différente, et la transformation été repeints selon une décoration un chose faite. Trente et un appareils ont pour le service Rapidair, est également d'un DC-8-63, sur les quatre à modifier intérieur dans le style gros-porteur au service du fret. Le réaménagement base de Winnipeg pour affectation D'autre part, le premier de trois Boeing 727-QC a été modifié à la

demeure. entretenir le matériel qui y est a agrandi ses installations pour pouvoir tandis qu'à Québec la Compagnie a besoins d'un parc qui se développe, piste permettent d'y répondre aux à l'atelier d'entretien du matériel de A Calgary, les rénovations apportées

> 12 000 à 13 000 heures. moteurs sont toujours installées après turbines haute pression de ces mêmes sans démontage et, d'autre part, trois et 12 000 heures de fonctionnement réacteurs JT9D-7 compte entre 11 000 D'une part, le compresseur de trois durée d'utilisation avant dépose. Compagnie a établi deux records de et à la qualité de sa technique, la cours dusage. Orace a cette methode préventive des groupes moteurs en permet de procéder à la maintenance pour prévenir les défectuosités troniques et à des tests minutieux Le recours à des capteurs élec-

> importants sur 23 appareils de cinq confier pendant l'année des travaux Canada lui a d'ailleurs valu de se voir La réputation technique d'Air

transporteurs.

Par ailleurs, des modifications ont d'éléments de structure des avions. haute précision et par le remplacement appareils en passant par l'usinage de vation des fauteuils et la peinture des état de réacteurs complexes à la réno-Maintenance s'étendent de la remise en Les capacités de la direction de la

avant dépose. gagner sur la durée d'utilisation également avec le motoriste afin de par temps froid. Air Canada collabore RB211 pour en améliorer le démarrage modifié ses réacteurs Rolls Royce anti-bruit. En outre, la Compagnie a service pour respecter les normes ce que ces appareils soient retirés du contrer la fatigue du métal, jusqu'à la voilure ont été renforcés pour y points de support entre les pylones et Quant aux DC-8 plus anciens, les brutale de la cabine en cours de vol. peu probable d'une décompression résistance du plancher pour le cas des B-747 et des L-1011, qui accroît la notamment celle du circuit d'aération rendu les avions encore plus sûrs,

service Couriair de petites expéditions. cargos B-727-100 QC affectés au l'acquisition du premier de trois la perte d'un DC-9-32 à Toronto et ments ont été la vente d'un DC-9-15, En 1978, les principaux change-

Par ailleurs, un projet d'achat de a le mettre en ligne sur l'Atlantique. et la capacité en carburant de façon pour en accroitre la masse maximale quatrième L-1011 a été transformé affectés à Rapidair a débuté et un Le réaménagement des DC-8

printemps 1980 et six au printemps être livrés à l'automne 1979, huit au 19 B-727 a été autorisé: cinq doivent

des solutions de rechange pour le décennie. Une évaluation détaillée seront retirés pendant la prochaine Les DC-8 et DC-9, plus anciens,

remplacer les plus anciens. types qu'elle possède déjà afin de tinuera d'acheter des appareils de nouveaux modèles, la Société consermes. En attendant l'arrivée des faire son choix parmi des programmes voie, Air Canada peut maintenant années quatre-vingt ayant trace la ment à l'achat d'appareils pour les transporteurs des Etats-Unis relativemesures prises par d'importants être déterminée rapidement. Les composition future de la flotte devra arriver à une décision en 1980. La DC-9 sera entreprise en 1979 pour

### La maintenance avions

La durée d'utilisation des réacteurs du même matériel. supérieurs à ceux d'autres utilisateurs la Compagnie présente des résultats fiabilité mécanique. A maints égards, hauteur de sa réputation de grande La flotte d'Air Canada a été à la

à l'année antérieure, mais elle est non seulement améliorée par rapport JT3D, JT8D-7, JT8D-15 et JT9D s'est mesurée, la fiabilité des réacteurs retenu dans l'industrie. Or, ainsi majeure est un critere couramment avant dépose pour intervention

maintenant supérieure à la moyenne.

## Conventions collectives

des conventions collectives avec huit En 1978, la Compagnie a conclu

Deux conventions ont été signées de ses neuf syndicats.

seconde se terminera le 30 novembre a pris fin le 30 novembre 1978 et la pilotes de la Compagnie. La première pilotes de ligne, qui représente les avec l'Association canadienne des

n'ayant pu s'entendre sur les contravailleurs de l'aéro-astronautique de l'Association des machinistes et a marqué le mois d'août, les membres Un arrêt d'exploitation de dix jours

senje convention en suspens en fin négociation, échoiront en 1980. La des quatre principales unités de pendant l'année, notamment celles Huit des conventions signées ditions du contrat.

La Société a par ailleurs institué un a été conclue au début de 1979 agents d'opérations, et une entente d'année était celle de l'Association des

premier niveau devraient y participer. l'année 1979, et tous les cadres de (ATMTA). Ils seront donnés pendant leurs de l'aéro-astronautique nationale des machinistes et travail-(ACETA) et l'Association interdes employés du transport aérien (APÈNAC), l'Association canadienne compagnies aériennes canadiennes personnel navigant commercial des conventions avec l'Association du ce domaine. Les cours portent sur les pratique les éléments importants de premier niveau à aborder de manière du travail pour aider les cadres de programme de formation aux relations

### La flotte

pointe estivale. été loués pendant la période de deux L-1011 supplémentaires ont Douglas DC-9. Comme par le passé, DC-8, de 15 Boeing 727 et de 46 de 10 Lockheed 1011, de 27 Douglas Elle se composait de 6 Boeing 747, de moins que l'année précédente. Canada comprenait 104 appareils, un En fin d'exercice, la flotte d'Air

> haute qualité. et continuer d'offrir un service de plus de passagers et de fret que jamais considérables pour à la fois transporter le personnel a déployé des efforts bureaux ou aux bases de maintenance, aux aeroports, aux avions, aux Qu'il soit affecté aux réservations,

formation du personnel de maîtrise. gestion et la rentabilité ainsi que la notamment les relations du travail, la de perfectionnement, qui couvrent total, ont participé aux programmes nique, 1 100 cadres, environ le tiers du formation. Outre la formation techmillions à ses divers programmes de La Compagnie a consacré \$13

bilinguisme des annonces aux aéromanuels et imprimés dans les deux bilingue, dans la production des dans le recrutement de personnel été réalisés. Il en est allé de même son choix, des progrès notables ont clientèle dans la langue officielle de En ce qui touche le service à la

ports et dans les avions. angues ainsi que dans le contrôle du

ramener ce rapport de 24% à 22%. de 365 les postes de cadres et de l'année précédente a permis de réduire d'incitation à la retraite anticipée de a été amélioré de 8%. Le programme de direction à la main-d'oeuvre directe En 1978, le rapport du personnel

l'effectif vers la fin de 1979. Ce pro-1978, 500 pilotes viendront grossir fret compris. Par suite d'un pro-300 000 heures de vol, nolisements et continents et accumulé plus de d'Air Canada ont touché les cinq Au cours de l'année, les pilotes

féminin d'Air Canada. premiers diplômés le premier pilote précédent au pays, compte parmi ses de ligne, dont l'ampleur est sans gramme d'entraînement au pilotage gramme de recrutement entrepris en

400 autres en 1979. Par ailleurs, femmes, formés à ce titre, se sont recrutés en 1978, et 171 hommes et Des agents de bord ont aussi été

ayant cette ville pour origine. En fin permis d'accroître le nombre de vols plesse à l'affectation des équipages et vol à Calgary a donné plus de soul'ouverture d'une base du Service en joints à l'effectif. A ceux-là s'ajouteront



## Billetterie

de nouvelles recettes ont été mises au En collaboration avec les traiteurs, les transactions par téléphone y étant travail aux bureaux de réservation, conséquence d'imposer un surcroît de des capacités mais elles ont pour sont nécessaires à la commercialisation genres et les restrictions y afférent La prolifération des tarifs de tous

Un plus grand nombre d'agences allongèes.

choix des clients et les réservations. pour faciliter et accélérer à la fois le tenant davantage de voyages à forfait les terminaux à écran affichent mainperspective et à titre de projet pilote, billets par leur entremise. Dans cette besoins des clients qui achètent des elles peuvent mieux répondre aux réservation électronique, grâce auquel de voyage reçoivent un matériel de

l'unité, qui remplace les limites selon son réseau la franchise de bagages à Ompagnie a étendu à l'ensemble de Dans un autre ordre d'idées, la

le poids.

## g la cabine De l'aérogare

internationales. frontière et d'étendre l'aire des arrivées d'améliorer le service des vols transde place à la clientèle de Rapidair, modifications ont permis doffrir plus pour les vols internationaux, des création d'un salon Feuille d'érable d'Air Canada à Toronto, outre la agrandis ou remis à neuf. A l'aérogare ailleurs, d'autres ont été réaménagés, ouverts à Edmonton et à Calgary et, des salons Feuille d'érable ont été mière classe dans nombre d'aéroports, ment supplémentaires pour la prel'installation de comptoirs d'enregistrelabri des intempéries. En plus de passagers d'accéder aux appareils à d'Air Canada qui permettent aux porte à douze les escales intérieures ment couvertes à Québec et à Ottawa L'ajout de passerelles d'embarque-

en tèvrier, de nouveaux uniformes. Compagnie dotait ses agents de bord, portance du service de cabine, la Consciente depuis toujours de l'im-

six dernières années. Très élégants, des coordonnés moins classiques des cette garde-robe, qui se distingue ment contribué à la conception de Les agents eux-mêmes ont grande-

Les recettes fret totales marquent diteurs de l'Ouest. l'horaire pour la commodité des expé-Vancouver à Toronto a été ajouté à vol de nuit par avion-cargo de de Londres et de Paris. En outre, un au départ de Halifax et à destination Toronto et assurent un service direct relient San Francisco à Edmonton et

Depuis 1978, des avions-cargos la fois en fret et en passagers. février. Il augmentera les capacités à principal, s'ajoutera à la flotte en transport de marchandises sur le pont Boeing 747 mixte, permettant le

la fois du public et des agents qui les ces uniformes ont été bien accueillis à

prix des aliments, une productivité En dépit de la très forte hausse des dynamisme commercial d'Air Canada.

l'inflation. des coûts au niveau général de repas tout en limitant l'augmentation permis de maintenir la qualité des accrue et une planification stricte ont

ce qui témoigne une fois encore du

de la promotion de certaines lignes,

point et ont été servies dans le cadre

Le fret

établi, ce qui permet à la Société d'en un centre autonome de gestion bien à maints égards, constitue désormais L'activité fret, la plus prometteuse

relations de travail aux Postes, un de l'exploitation et de problèmes de dent, en dépit d'un arrêt de dix jours ment en avance sur l'exercice précésupérieurs à la prévision et sensible-Les recettes et les bénéfices sont connaître les résultats avec précision.

des principaux clients.

connu un franc succès. En 1979, services Airvelop et Couriair, ont tions, de nouvelles initiatives, les Dans le domaine des petites expédi-

L'accroissement de la flotte d'avionsest prévue pour le début de 1979. eu lieu en octobre et celle des autres expéditions: la livraison du premier a ment pour le service des petites B-727-100 ont été achetés spécialeles espérances. Irois avions-cargos des nouveaux services ont dépassé sance de 43% tandis que les résultats pansion. Expédair a connu une croisdemande d'un marché en rapide ex-Expédair, ces services répondent à la aux Etats-Unis et en Europe. Avec escales de la Compagnie au Canada, Couriair sera étendu à toutes les

6% respectivement. aux tonnes-milles payantes par em-Quant aux tonnes-milles offertes et plus qu'en 1977 alors que l'effectif moyen n'a augmente que de 1%.

ployè, elles ont progressé de 5% et de

oh % de tonnes-milles payantes de

meilleur résultat financier, en traitant

permis à la Compagnie d'obtenir son

Ces hommes et ces temmes ont

En fin d'année, les effectifs d'Air

sonnes, oeuvrant dans 32 pays.

primaines

de 3 1/%.

Les ressources

Canada s'élevaient à 20 964 per-

Antilles et en Amérique du Sud.

percées d'importance dans de

nouveaux marchés, notamment aux

la Compagnie compte effectuer des

fret est prévue en 1979. A cet égard,

une expansion importante du service

En raison du supplément de capacité,

n'a été que de 2% du volume de fret.

ment pour la poste et les messageries;

quant à la part des nolisements, elle

63% contre 18% et 13% respective-

l'ensemble des recettes du fret est de

progrès de 41% et la poste un mieux

une avance de 19%, les messageries un

tions internationales. Les recettes totales "marchandises" enregistrent

l'amélioration générale des expédi-

trafic est en hausse de 18% sur le

au secteur "marchandises", dont le

une progression de 13%, surtout grâce

réseau transatlantique, ceci reflétant

L'apport du trafic "marchandises" à



Air Canada offre désormais le confort concurrentielle de la Compagnie. taveur du public et amélioré la position Ces appareils modifiés ont obtenu la Lockheed 1011 qui assurent le service. tiques, ce sont les gros-porteurs nombreuses autres liaisons transatlanet le Royaume-Uni ainsi que sur de d'outre-mer. Entre les Maritimes Ouest pour les destinations mieux satisfaire à la demande de Saskatoon et Londres a permis de vol hebdomadaire direct entre

Dautre part, l'établissement d'un succes encourageant Ottawa-Toronto, où il a connu un règuliers, a été étendu à la liaison Rapidair, avec ses vols à intervalles dessus des fauteuils. Le service de cases de rangement pratiques au ces appareils seront bientot tous dotes attrayante dans le style gros-porteur, En plus d'une décoration intérieure assurés par DC-8 longs de 216 places. très fréquenté, ils sont dorénavant Montréal et Toronto, service accéléré Quant aux vols Rapidair entre

modifications. et le public ont bien accueilli ces locaux. Les gouvernements intéressés une part plus grande des services que le transporteur régional assume les liaisons interrégionales, tandis Canada se concentre davantage sur dy rationaliser leurs services. Air transporteur régional ont continué Atlantique, la Compagnie et le

En ce qui concerne la région pour les passagers. offrent par ailleurs plus d'agrément étant assurés par gros-porteurs, ils On plus grand nombre de ces vols sans escale entre Ottawa et Edmonton. complété par une liaison quotidienne réseau de l'Ouest canadien a été été ajouté sur Toronto-Houston et le

Un vol quotidien supplémentaire a débute au printemps 1979 un service Toronto-San Francisco cette région canadienne. En outre, skieurs américains aux stations de des Rocheuses ont gagné de nombreux au départ de la Californie à destination San Francisco. D'autre part, les vols s'ajouter à celui qui existait déjà sur Edmonton-Los Angeles est venu Un service quotidien sans escale

en mi-journée pour Los Angeles. un troisième vol sans escale a été ajouté San Francisco. Au départ de l'oronto, également Calgary à Los Angeles et à nouveaux services par B-727 relient avec prolongement sur Vancouver. De et Calgary, ville en pleine expansion, par B-727 a été créée entre New York Par ailleurs, une liaison sans escale

Edmonton à Miami et Tampa via relient maintenant Vancouver et des vacanciers. Des services directs liste des voyages conçus à l'intention Ouest canadien est venu allonger la ces aux Antilles commercialisé dans perspective, un programme de vacanofferte aux Canadiens. Dans cette et Haïti, nouvelle destination soleil inauguré une liaison entre Montréal En fin d'année, la Compagnie a

## Réseau et fréquences

leur convient.

vacances d'hiver au soleil quand cela permet aux Canadiens de passer des la plus grande souplesse de la formule intérieurs à ceux des nolisements. Et Etats-Unis à des prix généralement du Canada a maintenant accès aux la population des villes de l'intérieur compris la Floride. C'est donc dire que les dessertes du réseau transfrontière, y Noliprix s'étend maintenant à toutes

La formule économique des tarifs faveur du tourisme au Canada. publicitaire intensive dans ce pays en Air Canada a lancé une campagne canadien déjà en cours aux États-Unis, tion de voyages à tortait dans le Nord

Par ailleurs, outre la commercialisa-

soit sa destination au Canada. marché "super budget" quelle que partout dans ce pays de tarifs bon Canada aux Etats-Unis, elle jouit réguliers. Quant à la clientèle d'Air soutenir la concurrence des vols non nations canadiennes de tarifs pouvant bénéficient maintenant sur les destidu Royaume-Uni et de la France au Canada, et les voyageurs au départ étendue afin d'attirer les Européens de ce marché. Cette formule a été Société à même de conserver sa part service de haute qualité, mettent la sont compétitits et, conjugués avec un Les tarifs Noliprix transatlantiques

demande de voyages d'agrément. energiques pour satisfaire à la Compagnie a donc déployé des efforts Canadiens restent très attachés, et la internationaux est un droit auquel les

Néanmoins, Laccès aux voyages Canadiens de voyager dans leur pays. le gouvernement pour persuader les participer au programme parraine par Air Canada s'est fait un plaisir de au titre de sa balance touristique, qu'a enregistré le Canada en 1978 Face au déficit de presque \$2 milliards de ce programme a été réconfortante. période de pointe. La grande réussite sur le réseau intérieur, dont 60% en de un million de sièges à tarit réduit Au total, Air Canada a offert plus

ses tarits. la Société d'abaisser sensiblement relativement faibles qui permettent à jointe à des coûts supplémentaires C'est l'utilisation accrue des appareils libres tard en soirée ou tôt le matin. vols spéciaux assurés par les appareils intérieurs ont été créés. Il s'agit de à voyager chez eux, les tarifs Chouette

Toujours pour inciter les Canadiens de réservation a été réduit.

plus courtes, puis le délai minimal rendus accessibles sur des distances tarits Noliprix Canada ont d'abord été les voyages à l'intérieur du pays. Les tarits réduits, déjà bien établis, pour a donné encore plus d'attrait à ses gramme Canada illimité, Air Canada Participante enthousiaste du prod'évolution.

les normes de service dans un contexte élargie en 1978, de façon à améliorer barquement. Cette protection a été d'indemnisation pour retus d'emlongtemps une généreuse politique loi, Air Canada a adopté depuis Quoiqu'elle n'y soit pas tenue par la augmentations tarifaires subséquentes. tarifs garantis, quelles que soient les l'avance bénéficient dorénavant de réservations et l'achat de billets à Les passagers qui effectuent des

le bénéfice avant impôts à \$29.3 inscrits au rapport, ce qui aurait réduit millions au lieu des \$101.1 millions tissement auraient été de \$155.9 conditions, en 1978, les frais d'amorl'origine de \$1 456 millions. Dans ces à \$2 484.1 millions, contre un coût à installations de la Société a été évalué remplacement du matériel et des Selon cette méthode, le coût de

Sur la même base, le bénéfice avant sniom sb snoillim 8.42\$ millions, contre \$84.1 millions, soit

l'inflation et de la dévaluation en 1978. indique une aggravation de l'effet de \$32.2 millions de moins, ce qui millions au lieu de \$41.9 millions, soit 7.9\$ ob sté de 1977 aurait été de \$9.7

gramme de renouvellement et d'exsuffisants à la poursuite du prola difficulté de dégager des fonds comparaisons font cependant ressortir Quelque peu hypothétiques, ces

pansion de la flotte.

états financiers. à ce que laisse croire l'examen des l'avoir de la Société est bien supérieur de \$498 millions. C'est donc dire que d'année, contre une valeur comptable de l'ordre de \$1 246 millions en fin la valeur marchande de la flotte était marchande courante des biens. Ainsi, n'est pas tenu compte de la valeur fondés sur les coûts à l'origine, il Par contre, les états financiers étant

## du transport aèrien Commercialisation

Les augmentations de tarif, conséqui voyagent par obligation. mesure possible, des besoins de ceux et de la satisfaction, dans toute la en maintenant le principe du respect marché des voyages d'agrément tout sa politique de bas tarifs en faveur du Air Canada a poursuivi et étendu

pour l'année. réseau intérieur à 1.2% seulement progrès de la recette unitaire du marché a eu pour effet de limiter le passagers se prévalant des tarits bon proportion nettement supérieure de 4% des tarits intérieurs, en avril, la dépit d'une majoration moyenne de dinflation des prix canadiens. En minimum et bien en deçà du taux prix de revient, ont été tenues au quence inévitable de la hausse des

6461 uə lesquelles un dividende a été déclaré ment, l'actionnaire unique, sur ordinaires détenues par le gouverne-

de \$113.6 sur l'exercice précédent. vaient à \$330.2 millions, en avance les placements à court terme s'éledes taux d'intérêt. En fin d'exercice, nibles et de l'évolution favorable plus grand volume des fonds dispod'élargissement des placements, du par l'effet combiné d'une politique à court terme. Ce résultat s'explique revenus d'intérêt sur les placements • Une hausse de \$14.6 millions des

de \$9.8 millions au titre des opéraà la Société de réaliser un bénéfice • Une gestion prudente, qui a permis

\$16.2 millions. tions de change, soit un mieux de

d'actif d'une valeur comptable de en commande. L'aliénation d'éléments ments proportionnels sur les appareils cette somme comprenant les versesitions d'immeubles et de matériel, effectuées au titre de nouvelles acquidépenses de \$71.1 millions ont été millions de moins qu'en 1977. Des millions en fin d'exercice, \$66.3 accumulé, se chiffraient à \$730.5 après déduction de l'amortissement millions. Les immeubles et le matériel, de \$92.4 millions, passant à \$1 058.8 Lactif net de la Société s'est accru

Incidence de l'inflation

snoillim 2.01\$ tiuborg a noillim 7.1\$

financiers. la portée lors de l'examen des états l'étranger, et il y a lieu d'en mesurer problème tant au Canada qu'à Cependant, l'inflation reste un grave essentiel qu'il en soit toujours ainsi. considéré et, naturellement, il est sont exprimées en dollars de l'exercice Les données financières du rapport

ment, donc sur le bénéfice. répercuterait sur les trais d'amortissedéterminer comment la différence se le comparer au coût à l'origine, puis de remplacement des biens propres, la monnaie, on peut évaluer le coût de l'inflation et de la dévaluation de Pour avoir une idée de l'incidence

> Les recettes totales des nolisements ont dépassé le milliard de dollars. les recettes passages des vols réguliers de 11% et, pour la première fois, chiffrées à \$1 284.6 millions, en hausse Les recettes de transport se sont accrues de 11%, à \$1 322.6 millions. Les recettes d'exploitation se sont

> des services réguliers. fléchi au profit d'une avance générale 13%, l'élément nolisement ayant Les recettes de fret ont progressé de Noliprix offerts sur les vols réguliers. déplacement du trafic vers les tarifs diminué de 69%, ce qui reflète un que celles du réseau intérieur ont soit une augmentation de 37%, alors passagers ont atteint \$27.9 millions,

En 1978, Air Canada a enregistré

fois encore l'élément majeur de ce compagnies aériennes constitue une services et de technologie à d'autres de plus qu'en 1977. La vente de des services divers, soit \$3.6 millions un revenu net de \$38 millions au titre

joration du coût des avantages sociaux faiblesse du dollar canadien et la mala hausse des coûts. Par contre, la productivité qui ont permis de limiter qui constitue un exemple des gains de coût d'exploitation par avion-mille, ce en n augmentant que faiblement le d'accroître les sièges-milles offerts tout réaménagement d'appareils a permis carburants et la restauration. Le importants que sont les salaires, les a contenu la poussée des éléments l'inflation, une gestion rigoureuse 13%. En dépit de la persistance de \$1 238.1 millions, sont en hausse de Les dépenses d'exploitation, à

net. Le redressement observé est dû a a fortement contribué au bénéfice avant impôts. Il est manifeste que ceci \$4.6 millions au progrès du bénéfice \$0.4 million. L'écart est supérieur de tion ont diminué de \$46.9 millions, à Les dépenses nettes hors exploitaont été des facteurs pénalisants.

compte maintenant 329 009 actions entrée en vigueur en 1978. On à la Loi d'Air Canada de 1977, à la retonte du capital faisant suite interêts versés, qui est attribuable e Un allègement de \$16.8 millions des trois facteurs principaux:



### Actif net Situation financière 1978 (en milliers de dollars)

£62 850 I\$

207 98

600 678

£79 08

		majoration de \$9.9 millions due aux différences de change. La dette à long terme, y compris l'échéance à moins d'un an, entre pour 58% dans la composition du
Dette à long terme	to9 795 \$	Réduction de la dette à long terme par suite de la refonte du capital mais
Capital employé		
	£62 850 I\$	Augmentation de \$92 millions.
Frais reportés	7 <del>+</del> 0 I	
		appareil.
Immobilisations nettes	783 845	En baisse de 4%, après déduction de la dépréciation et ajout d'un nouvel
Autres entreprises		d'Air Jamaica (26%).
Participations et avances—	67t t	Comprend cette année des actions de Venturex (100%), de MATAC (50%) et
Fonds de roulement net	08+697	Rapport de 1.98 à 1 contre 1.51 à 1 en 1977 sur la même base.
net à court terme		à court terme.
Autres, éléments d'actif	(129 09)	Le fonds de roulement a augmenté de \$15.4 millions de plus que les placements
		de la flotte.
Placements à court terme	151088 \$	Augmentation de \$113.6 millions; serviront au renouvellement et à l'expansion
1211 1121 1		

tation qui explique en bonne partie l'amélioration du compte hors exploitransport aérien. C'est d'ailleurs des bénéfices suffisants dans le Ceci illustre la difficulté de réaliser ploitation, passée de 7.5% à 6.4%. provoqué la baisse de la marge d'exélevés et les coûts à la hausse ont En revanche, les tarifs unitaires peu

le résultat financier de la Société.

cours de la prochaine décennie. nécessaire à l'achat d'appareils au somme de plus de \$3.5 milliards encore insuffisant pour financer la Objectif immédiat de 10%, mais est passé à 9.4%, manquant de peu Le rendement des investissements est qui ont pesé sur la recette unitaire. incitatifs réduits plus nombreux, de l'arrêt des opérations et de tarifs sensibles des dépenses d'exploitation, pu être atténués les effets de hausses des ressources disponibles. Ainsi ont des fonds et d'une meilleure utilisation une large mesure d'une gestion efficace Le bénéfice résulte en effet dans

> Le Conseil a autorisé le versement quarante et une années de la Société. fice net de 1978 est le plus élèvé des avec les exercices antérieurs. Le bénénet par action ne peut être établie

lors du versement en cours d'année.

points de vue comptable et fiscal.

capital global.

déclaré en janvier 1979, réduira les bénéfices non répartis de \$40.12 l'action

plus les bénéfices non répartis constituent 42% du capital employé. La valeur Les \$329 millions investis par le gouvernement du Canada en actions ordinaires

comptable de l'action ordinaire est de \$1 262.02: un dividende de \$13.2 millions,

Principalement attribuables aux écarts de synchronisation de l'amortissement des

ou d'impôts sur le revenu. \$49.8 millions sous forme de dividende Canada remet donc à la collectivité qualité à des tarifs compétitifs, Air service de transport aérien de haute actionnaire. En plus de lui offrir un gouvernement du Canada, l'unique d'un dividende de \$13.2 millions au

à neut pour cent... un taux d'inflation de l'ordre de huit 4% pour l'ensemble du réseau contre menté que de 1.2% au Canada et de moyenne par passager-mille n'a augils ont été obtenus alors que la recette sance économique du pays. Mieux, dollar canadien et de la faible croispériode de pointe, de la chute du arrêt d'exploitation de dix jours en terme d'une année marquée d'un satisfaisants qu'ils surviennent au Ces résultats sont d'autant plus

> Ottawa le Ministre des Transports, Monsieur

Bénéfices non répartis

Impôts et crédits reportés

Capital-actions

du capital, la comparaison du bénéfice de \$20 millions. En raison de la refonte d'éléments d'actif, et le bénéfice net \$10.1 millions réalisés sur la cession impôts était de \$41.9 millions, dont ordinaire. En 1977, le bénéfice avant \$47.5 millions, soit \$144.33 laction sur le revenu de \$36.6 millions, atteint tion faite d'une provision pour impôts immobilisées. Le bénéfice net, déducproviennent de la cession de valeurs \$64.1 millions, dont \$8.8\$ thought \$1.48\$ Le bénéfice avant impôts s'élève à son rapport pour l'exercice 1978. Canada a l'honneur de vous présenter Le Conseil d'administration d'Air Monsieur le Ministre,



		'
à 3.6 fois le dividende déclaré en 1979.	. v.25°	front many the same
Soit \$144.33 par action ordinaire. Le plus élèvé de l'histoire de la Société et égal	587 24	Bénéfice net
Taux effectif de 43.5%	61998/	Provision pour impôts
Plus du double par rapport à 1977.	84 104	Bénéfice avant impôt
du bénétice net.		hors exploitation
En régression de \$46.9 millions, ce poste contribue largement à l'amélioration	385	Total des dépenses
profit la perte de \$6.4 millions enregistrée en 1977: le mieux est de \$16.2 millions. Revenus provenant de diverses transactions hors exploitation, en hausse de 9%.	(2235)	Divers
Les fluctuations du dollar et une gestion attentive ont permis de transformer en	(7786)	Profit sur opérations de change
	(0000)	d'éléments d'actif
Diminution de \$1.3 million: cession de 2 appareils contre 11 en 1977.	(867 8)	Profit sur cession
en attendant l'achat d'appareils, et d'un rendement plus élevé des placements.	(1.50.15)	
Partie de l'économie annulée par le dividende de \$13.2 millions versé en 1979. Augmentation de \$14.6 millions due à une plus grande disponibilité de capitaux,	(465 47)	Revenu d'intérêt
Baisse de \$17.2 millions, dont \$16.8 millions par suite de la refonte du capital.	te9 5t	Intérêt sur la dette à long terme
	,	
	idener do	Dépenses hors exploitat
fice d'exploitation de plus de \$47 millions.		
Baisse de 5%, soit de \$4.6 millions. Marge d'exploitation de 6.4%, en recul de 1.1 point sur 1977. Trop faible, elle traduit l'arrêt de travail qui a réduit le béné-	COL LO	nominordys is sometical
le coût des biens et des services à l'étranger.	684 48	d'exploitation Bénéfice d'exploitation
Hausse de \$140 millions. L'évolution des taux de change a majoré sensiblement	860 8£7 I	
de maintenance élargi et à la hausse des frais de commissions.		_
canadien sur le prix des biens et services achetés à l'étranger, à un programme	100.721	0.0.4.7.62
d'amélioration de la gestion des stocks de matériel. Augmentation de 20%, due surtout à l'effet de la baisse de valeur du dollar	402 884	Divers
Hausse de 2%. Ce résultat tient compte de radiations consécutives au programme	651801	Dépréciation, amortisse- ment et désuétude
18 % des dépenses d'exploitation.	021001	
tonnes-milles a progressé d'un peu plus de $5\%\%$ . Ce poste constitue maintenant		
Augmentation de 10%%. Le volume n'a crû que de 1% alors que l'offre en	230 458	Carburants et lubrifiants
Hausse de 10%. Les effectifs moyens ont augmenté de 1%. Ce poste constitue 40% des dépenses d'exploitation.	265 96 <del>1</del>	Traitements, salaires et charges sociales
, J. J. 1 2001 1 11		
		Dépenses d'exploitation
Progrès de près de 11 ½% sur 1977. Le trafic global, en TMP, a augmenté de 6 ½% et la recette par TMP de 4 ½%.	100 770 1	d'exploitation
que d'autres services spécialisés.	1 322 587	Total des recettes
de la vente de services de maintenance, de formation et d'informatique ainsi		
Hausse de 10%%. Apport considérable au bénéfice net, ces recettes proviennent	7L6 LE	Services divers—net
Avance de 22%: recettes passages en hausse de 37% mais fret en baisse d'autant.	31 150	Nolisements
Hausse de 3 % due au progrès de 9% de la recette unitaire, le volume diminuant.	27 200	Poste
2 %%. Expédair (+43%) représente 4 %% du total marchandises et messageries.		
unitaire +7%). Avance de 4 ½% des messageries avec un volume en hausse de		
Augmentation de 18%. Marchandises en hausse de 19% (trafic +111%, recette	252 121 2	Marchandises et messagerie
12017 millions de PMP et recette unitaire +4% à 9.2 cents par PMP).		,
Le milliard franchi pour la première fois. Hausse de 10 %% (trafic +6 %% à	050 201 18	
		Recettes d'exploitation
illiers de dollars)	<sup>tu uə)</sup> 846	Aperçu financier 1
		•

200000000

t

activités de fret. de l'air et une sérieuse régression des tenance, la fermeture de la cuisine rable de recettes au titre de la maincela entraînerait une perte considétransporteurs étrangers. En outre, correspondance passeraient à des puisque de nombreux voyageurs en Canada y perdrait des devises vitaux du pays seraient lésés. Le ce dernier se concrétisait, les intérêts marge d'exploitation. sent vigoureusement à ce projet. Si dévaluation une réduction nette de la et le gouvernement canadien s'oppo-

vols de correspondance. Air Canada

susceptible de n'assurer que peu de

pratique, doté d'une seule piste et

aille s'installer dans un autre moins

où elle a fait oeuvre de pionnière, et qu'elle quitte un aéroport de Londres

pression exercée sur Air Canada pour

Est également préoccupante la

Ce n'est pas d'eux que viennent les

peine atteint le seuil de rentabilité.

déficitaires auparavant, n'ont qu'à

Claude L. Taylor Le président-directeur général,

envisage en toute confiance. prévoir avec certitude, Air Canada

Quant à l'avenir, que nul ne peut L'année 1978 a été fructueuse.

ministre. marque, Bryce Mackasey, ancien son successeur une personnalité de Canada est heureuse d'accueillir en déjà cet homme et sa sagesse. Air Président du Conseil. Tous regrettent laborateur, a renoncé à sa fonction de

Laschereau, précieux et loyal col-Au début de 1979, Pierre concurrence à l'avenir. soient les formes que prendra cette position pour faire front, quelles que Air Canada est cependant en bonne passagers et fret à l'échelle du réseau, d'installations assurant les services soutien technique remarquable et

flotte magnifique, d'un matériel de Forte d'un personnel qualifié, d'une poursuivra selon toute vraisemblance. tion moins rigide, évolution qui se nord-américaine vers une réglementafie du fait de l'évolution de l'industrie D'évidence, la concurrence s'intensi-

La grille tarifaire reste en retard l'effet sur les tarifs. revient, il faudra bien en répercuter que l'inflation élèvera les prix de d'économie dorénavant taries. l'ant cient d'occupation sont des sources des appareils et la hausse du coeffiretrait d'appareils en excédent et à productivité ont été dus surtout à la

mesure. Aussi est-ce avec déception

sur l'inflation et la productivité ne

peut s'améliorer que dans une certaine

Laccroissement du nombre de places une meilleure utilisation du matériel.

Ces dernières années, les gains de

les services passagers, nettement La pression des coûts se fait forte, années, force est de constater que encourageant des deux dernières En dépit du redressement financier sions sur le bénéfice net de l'exercice. eucore en prévoir toutes les répercusindispensable en 1979. On ne saurait %ζ əb ərirlirət əssusah ənu'b noitsg que fut accueilli le report de l'homolo-

bénéfices.

services réguliers.

d'utiliser les places excédentaires des puisque le principe des réductions est les pleins tarifs et les tarifs réduits, de la répartition de la capacité entre exige cependant un contrôle rigoureux sur ce marché stimulant. Ce dernier Air Canada fait oeuvre de pionnière d'agrément avivent la demande, et fait aucun doute que les voyages se poursuive au même rythme. Il ne

l'intérêt public ne saurait être bien

de financer elle-même sa croissance,

sans une entreprise viable et capable

pas à l'encontre de ces objectifs, car

de la viabilité commerciale ne vient

nationaux et sociaux. La recherche

responsabilité d'oeuvrer dans l'intérêt

Air Canada accepte d'emblée sa

public dans le sens des objectifs

devises. Il est donc résulté de la

onéreux. Lévolution des taux de

dn elle ne gonfle les recettes perçues en

riel et des services achetés à l'étranger

change pèse plus sur le coût du maté-

d'usage et de régimes de retraite plus

de hausses sensibles des redevances

de la dévaluation du dollar canadien, augmentations de prix généralisées,

l'étranger se sont accrues du fait des

surtout sur le carburant. Les dépenses

d'exploitation au Canada et à

des régions que dessert Air Canada

L'avenir s'annonce favorable à con-

dition que la croissance économique

privés. Dans ces conditions, Air amalgame de transporteurs publics et trie du transport aérien, qui est un plus vaste au secteur privé de l'indus-Le gouvernement a imposé un rôle des dividendes sur son investissement. tout en pouvant s'attendre à recevoir excellent service de transport aérien lourds. Le public bénéficie ainsi d'un service de la dette sont donc moins millions. Les engagements au titre du la dette à long terme s'élevait à \$562.6 pagnies aériennes. Au 31 décembre, et comparable à celui des autres comemployé total, soit un rapport normal propres représentaient 42% du capital émises. En fin d'exercice, les capitaux convertie et 329 009 actions ont été partie de la dette à long terme a été amené la refonte du capital. Une entrée en vigueur en avril 1978, a La Loi d'Air Canada de 1977,

cours de la prochaine décennie.

d'emprunter sur le marché aux

de prêts et, par conséquent, doit

emprunter plus de \$1 milliard au

le gouvernement. Or la Société compte

titres de dette ne sont pas garantis par

meilleurs taux. D'autant plus que ses

présenter un bilan qui lui permette

son nouveau statut, Air Canada ne

de ce dernier serait menacée. De par

du secteur privé, sans quoi la survie

Canada se doit de respecter les règles

peut compter sur l'État comme source

dence, la Société se doit d'améliorer pendant la prochaine décennie. D'éviments de plus de \$3.5 milliards de la flotte exigeront des investissesain. Le renouvellement et l'expansion capitaux et le maintien d'un bilan satisfaction des besoins futurs en ments ne permet pas de garantir la bénéfice. Le rendement des investisseinsuffisant des services passagers à ce faible, ce qui traduit un apport encore ploitation, de 6.4%, est en effet trop subsistent à l'horizon. La marge d'exréalisé en 1978, certains points noirs En dépit du bénéfice net record

productivité des ressources tant contrôler les coûts et accroître la ment efficace pour comprimer et contenu que par un travail extrême-Et le problème ainsi créé n'a pu être de l'inflation sur les prix de revient. sur la recette unitaire. La hausse de saurait en négliger la répercussion contribué au bénéfice, mais on ne pour commercialiser les places qui Les efforts considérables déployés son taux de rendêment.

Le personnel a su faire face, et les humaines que matérielles. cette dernière n'a pas compensé l'effet autrement resteraient inoccupées ont

résultats démontrent clairement ce

dont tous peuvent se réjouir. entrées dans une phase de stabilité que les relations du travail soient dront fin qu'en 1980. Il semble donc signé des conventions qui ne prenpersonnel affecté au Canada ont tous les syndicats représentant le ment réduit le bénéfice. A ce jour, négociations ardues ont considérableles répercussions sur le trafic de pendant dix jours, en fin d'été, puis difficiles. Un arrêt de l'exploitation ressentie de relations du travail transport de passagers, s'est fortement principale de la Compagnie, le

ont eux aussi progressé, l'activité En revanche, si les résultats du fret

de la prestation de services aux tiers.

à la hausse du revenu net provenant

liorée du compte hors exploitation et

due à une gestion sensiblement amé-

gression qui, cependant, est surtout

mise de son propriétaire, le gouverne-

le versera aux Canadiens par l'entre-

de \$13.2 millions en 1979. La Société

d'annoncer que le bénéfice net de 1978

a permis de déclarer un dividende

Il est particulièrement réjouissant

une entreprise commerciale viable.

la voie qui lui est tracée: constituer

début de l'année. La Société est

maintenant résolument engagée sur

Canada adoptée par le Parlement au

**Vessage** 

Air Canada a assuré avec succès la

transition inhérente à la Loi d'Air

ment du Canada.

Le bénéfice net a poursuivi sa pro-

tion dans lequel évolue Air Canada. préhension du milieu en transformapermis de dégager une nouvelle comle premier du genre en onze ans, a parties du monde. Ce rassemblement, cadres supérieurs venus de diverses de plus de 500 chefs de service et cours d'une rencontre, en décembre, d'enthousiasme s'est manifesté au individuelle. Un regain sensible travail en équipe et de l'initiative que peut accomplir la conjugaison du



H3B3P7 Montreal (Quebec) I, Place Ville-Marie Siege social: d'administration. de Président du Conseil Laschereau a quitté ses tonctions Le 31 janvier 1979, M. Pierre président, Personnel. Premier vice-président et de Viceleurs tonctions respectives de d'Amours et F. C. Eyre ont quitté Au cours de l'année, MM. Maurice † au let février 1979 Irésorier A. A. Saint-Denis Secrétaire général L. Cameron DesBois, c.r. Contrôleur financier W. J. Brooks Planification d'entreprise Vice-président, H. J. G. Whitton Région Canada atlantique Vice-président, J. Whitelaw Opérations aériennes Vice-président, C. H. Simpson Vice-président, Finances W. J. Reid Vice-président, Contentieux I. E. McPherson, c.r. Vice-président, Région Centre J. R. McMurtry Vice-président, Personnel R. W. Linder Vice-président, Région Ouest H. D. Laing Vice-président, Région États-Unis et Sud J. P. Labrie Vice-président, Service en vol H. H. Kantor

Planification et Marketing Passagers Vice-président, G. Chiasson Vice-président, Région Europe D. Bryce-Buchanan Vice-président, Maintenance A. D. Bone Vice-président, Informatique A. Bodnarchuk Affaires générales Premier vice-président, R. T. Vaughan, c.r., LL.D. Affaires techniques Premier vice-président, Lyle M. Raverty Ventes et Service Premier vice-président, J. W. McGill Marketing et Planification Premier vice-président, P. J. Jeanniot Premier vice-président, Ontario J. M. Callen Président-directeur général Claude I. Taylor d administration Président du Conseil ancien ministre, c.p.

Вгусе Маскаѕеу,

Direction<sup>†</sup>

\*\* Membre du Comité de vérification \*Mandat échu en cours d'année Montréal Claude I. Taylor Montréal Pierre Taschereau, c.r.\*\* Calgary R. F. Phillips Québec André Monast, c.r. Saskatoon W. T. Molloy loronto Lorna R. Marsden Vancouver L. C. L. Jolivet Willowdale, Ontario Milton E. Harris Tillsonburg, Ontario Geno F. Francolini, F.C.A. \*\* Montréal Pierre Des Marais II\* \*\* Halifax J. F. Cruickshank

Montréal

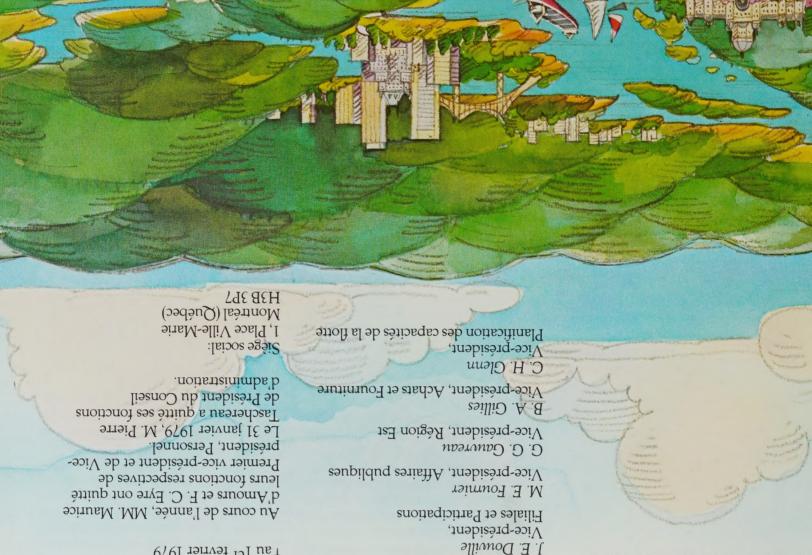
loronto

Jacques Bock

Conseil

William R. Allen, c.r.\* \*\*

dadministration



			*Services réguliers seulement †Y compris le personnel en détachem	
7 2 9 *- 9	762 11 \$48.8 \$60 £ \$05.28	710 21 \$02.6 \$02.6 \$78.7€	Exploitation Passagers-milles payants* (millions) Coefficient d'occupation passagers* Recette par passager-mille payant* Tonnes-milles offertes totales (millions) Dépenses d'exploitation par tonne-mille offerte tonne-mille offerte	13. Rapport des vérificateurs 14. Évolution de la situation financière 14. Notes explicatives 16. Définitions 18. Principales statistiques des dix dernières années
t	%2.8 782.796 900.07 271.68 875.860.1 559.281.1\$	%†.6 285 275 18 860 852 1 287 24 687 48 860 852 1 587 27 18	Résultats financiers Récettes d'exploitation (\$000) Dépenses d'exploitation (\$000) Bénéfice d'exploitation (\$000) Bénéfice net (\$000) Investissements en fin d'exercice (\$000) Rendement des investissements	1. Conseil d'administration\ Direction 2. Message du président-directeur général 4. Aperçu financier 5. Revue de l'année 12. État des résultats et des bénéfices non répartis

Coup doeil sur l'exercice Table des matières

6261

Écart en %



